

Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Oegstgeest

gelezen de tekstinhoud van het "Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid" d.d. **13 augustus 2025**

Besluit;

Artikel I

"Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid" opgenomen in Bijlage A wordt vastgesteld.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking per **10 augustus 2026**.

Vastgesteld door college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oegstgeest, **24 februari 2026**

Het college van burgemeester en wethouders

E. Jaensch

J. Versluis

Burgemeester

Gemeentesecretaris

Toelichting

Het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid is analoog opgesteld, vastgesteld en gepubliceerd in het gemeentebblad (Gemeentebblad 2024, 529924). Deze publicatie is slechts bedoeld om het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid zichtbaar te maken in de Landelijke voorziening bekendmaken en beschikbaar stellen (LVBB).

Vanwege de Standaard officiële publicaties en Toepassingsprofielen voor omgevingsdocumenten (STOP/TPOD) komt de nummering in de LVBB niet overeen met de nummering in de analoge versie van het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid. De inhoud is wel identiek aan deze publicatie.

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid

1 Voorwoord

Beste inwoners van Oegstgeest,

Met trots presenteren wij u het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid van de gemeente Oegstgeest dat de basis vormt voor onze toekomstige plannen. Het Programma geeft richting aan wat we de komende jaren willen doen op het gebied van verkeer en mobiliteit in de Gemeente Oegstgeest.

De komende jaren staan we voor grote uitdagingen. De woningkrapte leidt tot de bouw van meer huizen en een groei van het aantal inwoners. Dit brengt meer verkeersbewegingen met zich mee. Daarnaast zien we nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, zoals elektrische voertuigen, deelmobiliteit en nieuwe vormen van vrachtverkeer. Deze veranderingen vragen om passende maatregelen.

Ons doel is om een gezonde, veilige en goed bereikbare leefomgeving te creëren voor iedereen. We kijken hierin eerst naar de langzamere en kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers. Daarnaast blijven we investeren in de verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer en auto. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor de leefbaarheid, de lokale economie en voorzieningen.

Deze ambities hebben we in het visiedeel vertaald naar een ideale verkeerssituatie in 2040, een wensbeeld waarin alle verkeersdeelnemers een plek hebben gekregen. Onderdeel van het Programma is ook een pakket maatregelen op hoofdlijnen waarmee we het wensbeeld kunnen bereiken. Dit zijn nog geen vastomlijnde maatregelen en laten ruimte voor een flexibele uitvoering, waarbij rekening gehouden kan worden met veranderende prioritering en actuele ontwikkelingen. Inmiddels zijn we al gestart met het onderzoeken van twee maatregelen: de Willibrordrotonde en de inrichting van de Rijnzichtweg!

Bij het opstellen van dit Mobiliteitsprogramma zijn we trots dat, naast het doen van analyses, onderzoek, trends en ontwikkelingen, ook inwoners en organisaties hebben meegedacht. Zij hebben aandachtspunten meegegeven om wensbeelden en maatregelen op en bij te stellen. We zijn hun dan ook dankbaar voor de kennis en ervaring die zij hebben meegebracht en de tijd die ze aan de totstandkoming van dit programma gegeven hebben.

Wij nodigen u uit om dit programma te lezen en met ons mee te denken over de toekomst van mobiliteit in Oegstgeest. Samen kunnen we werken aan een duurzame en bereikbare gemeente voor iedereen.

College van B&W Oegstgeest

2 Samenvatting

De gemeente Oegstgeest heeft met het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid 2040 een toekomstgerichte koers uitgezet om een gezonde, veilige en goed bereikbare leefomgeving te realiseren. Dit programma vervangt het Mobiliteitsplan 2017–2027 en is opgesteld in nauwe samenwerking met inwoners, organisaties en de gemeenteraad. Het speelt in op trends zoals elektrificatie, deelmobiliteit, vergrijzing en klimaatadaptatie, en sluit aan bij nationale en regionale beleidskaders.

Het programma is een flexibel instrument onder de Omgevingswet, bedoeld om beleid concreet uit te voeren. Participatie vormde een belangrijk onderdeel: honderden inwoners vulden enquêtes in en er zijn bewonersavonden en klankbordgroepen georganiseerd.

In de huidige situatie beschikt Oegstgeest over een divers mobiliteitsnetwerk met voetgangersroutes, fietspaden, OV-verbindingen en autowegen. Toch zijn er knelpunten, zoals hoge parkeerdruk in sommige straten, onveilige kruispunten en een gebrek aan samenhang in het voetgangersnetwerk.

Er zijn een aantal trends en ontwikkelingen die de mobiliteit beïnvloeden. Denk aan de groei van elektrische voertuigen, deelmobiliteit, vergrijzing en digitalisering. Ook woningbouwprojecten en regionale infrastructuurplannen vergroten de druk op bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

De opgaven liggen op drie vlakken: doorstroming (o.a. bij de Willibrordrotonde), verkeersveiligheid (risicolocaties) en vergroening om hittestress tegen te gaan.

De visie van Oegstgeest is opgebouwd rond drie pijlers. De eerste pijler is het creëren van een gezonde leefomgeving, waarin duurzame mobiliteit en groen centraal staan. Het STOMP-principe (eerst uitgaan van Stappen, en daarna pas (in deze volgorde) van Trappen, OV, Mobiliteit as a Service en de Personen-auto) en het concept van de '15-minuten gemeente' zijn leidend. Voorbeelden van maatregelen zijn het onderzoek en de implementatie van de 15-minuten gemeente, zodat voorzieningen binnen 15 minuten bereikbaar zijn te voet of per fiets, en het herijken van de parkeernota om parkeerdruk te verlagen en ruimte vrij te maken voor groen en voetgangers.

De tweede pijler is het verbeteren van de verkeersveiligheid. De gemeente kiest voor een proactieve aanpak op basis van 'Duurzaam Veilig' en richt zich op risicolocaties en schoolroutes/omgevingen. Twee belangrijke maatregelen zijn het herinrichten van wegen en kruispunten, waaronder de Willibrordrotonde en de Rijnzichtweg, en het verder inrichten van schoolzones met veilige oversteekplaatsen en lagere snelheden.

De derde pijler is investeren in bereikbaarheid. Oegstgeest wil een robuust en multimodaal mobiliteitsstelsel realiseren, met sterke fietsverbindingen, deelmobiliteit en een fijnmazig OV-netwerk. Voorbeelden van maatregelen zijn het versterken van het OV-netwerk via een lobby voor hoogwaardige verbindingen en betere bushaltes, en het opstellen van een actieplan duurzame logistiek om vrachtverkeer te beperken door pick-up points, venstertijden en logistieke hubs.

De wensbeelden en maatregelen zijn uitgewerkt in een uitvoeringsagenda, waarbij prioriteit wordt gegeven aan urgente knelpunten en projecten die samen kunnen lopen met groot onderhoud.

Met deze drie pijlers en bijbehorende maatregelen werkt Oegstgeest aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem dat inspeelt op maatschappelijke trends en technologische ontwikkelingen. Het programma biedt flexibiliteit en legt een sterke basis voor samenwerking met inwoners en regionale partners, zodat Oegstgeest in 2040 een gezonde, veilige en goed bereikbare gemeente.

3 Inleiding

3.1 Aanleiding

Met het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid kijken we naar de toekomst van Oegstgeest. Het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid vervangt het Mobiliteitsplan 2017 – 2027. Met dit actuele Programma kan de gemeente de komende vijftien jaar goed onderbouwd, met bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak, en op basis van de nieuwste inzichten, toekomstgericht werken aan de mobiliteit binnen de gemeente Oegstgeest en in de regio.

Relatie met Omgevingswet

Vanuit de Omgevingswet heeft de gemeente verschillende instrumenten tot haar beschikking om de uitvoering van de wet in de praktijk te brengen: Omgevingsvisie, Omgevingsplan, Programma en de Omgevingsvergunning. Het programma is een flexibel instrument dat de gemeente kan inzetten voor uitwerking, doorwerking of uitvoering van beleid, en daarmee uitvoering te geven aan de omgevingsvisie. Het bevat concrete maatregelen voor bescherming, beheer, gebruik en ontwikkeling van de leefomgeving.

3.2 Wat is het Programma?

Het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid van de gemeente Oegstgeest richt zich op het waarborgen van een veilige, bereikbare en leefbare omgeving voor alle inwoners, werknemers, bedrijven en bezoekers. Dit programma is gebaseerd op de ambities van de gemeenteraad en de input van de inwoners. Het houdt rekening met toekomstige ontwikkelingen en trends op het gebied van verduurzaming, mobiliteit, klimaat, leefbaarheid en gezondheid.

Een belangrijk aspect van dit programma is de samenwerking en participatie met diverse betrokkenen. Met deze aanpak worden de beste keuzes gemaakt voor het vervoer en de bereikbaarheid in de gemeente. Het programma schetst de ambities en de gewenste infrastructuur en beschrijft de maatregelen die de komende jaren nodig zijn om de doelen van de gemeente op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid te bereiken.

Daarnaast biedt het programma praktische handvatten voor het beantwoorden van dagelijkse vragen, zoals parkeerproblemen en de inzet van deelmobiliteit bij nieuwe ontwikkelingen. De prioritering van deze maatregelen vormt de leidraad voor toekomstige investeringen, waardoor de gemeente Oegstgeest zich kan blijven ontwikkelen als een veilige, bereikbare en leefbare gemeenschap.

3.3 Participatie

3.3.1

Een belangrijk onderdeel bij de totstandkoming van dit Programma is participatie. Er zijn diverse doelgroepen betrokken. Dit is gedaan aan de hand van de participatiepiramide en de daarin onderscheiden treden, zie figuur 1-1. In bijlage 4 zijn de uitkomsten van de participatie weergegeven.



Figuur 1-1: Participatiepiramide

3.3.2 Individuele bewoners

Inwoners van Oegstgeest staan op de trede 'inspreken'. Eind 2024/begin 2025 hebben maar liefst 382 Oegstgeestenaren de moeite genomen om de Enquête mobiliteit en bereikbaarheid in te vullen. Alle inwoners, werkenden en ondernemers hebben gelegenheid gehad om wensen, knelpunten en positieve ervaringen met betrekking tot mobiliteit aan te geven. Hiervoor is een digitale kaart gebruikt. De enquête is uiteindelijk hoofdzakelijk door bewoners ingevuld.

Verder is op 15 september 2025 een bewonersavond georganiseerd waarin het Programma is toegelicht evenals de gemaakte keuzes. Het proces omtrent de inzage termijn en het recht tot inspreken is hierbij ook toegelicht.

3.3.3 Klankbordgroep

De klankbordgroep bevindt zich op de trede 'consulteren'. Er zijn drie bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep: op 4 februari 2025, 8 april 2025 en 17 juni 2025. Deze input hebben we gebruikt bij het ophalen en verfijnen van de knelpunten, netwerken en maatregelen. De klankbordgroep bestond uit vertegenwoordigers van verschillende wijken in Oegstgeest en vertegenwoordigers van belangenbehartigers. De klankbordgroep is ook in gelegenheid gesteld om digitaal te reageren op het concept-Programma.

3.3.4 Gemeenteraad

De gemeenteraad staat in het proces van totstandkoming op de trede 'consulteren'. We hebben de gemeenteraad geconsulteerd op 4 maart 2025, 27 mei 2025 en 1 juli 2025. We hebben de raadsleden geïnformeerd over de input van de participatie. Ook hebben zij de conceptvisie mee kunnen lezen en hebben wij hen geïnformeerd over de doorvertaling van de visie naar concrete maatregelen. De raadsleden hebben hun eerste denkwijzen over mobiliteit aangegeven, we hebben in kleine groepen de visie en gewenste netwerken besproken en de maatregelen toegelicht.

3.3.5

Ambtelijke vertegenwoordigers van diverse relevante beleidsvelden binnen de gemeente Oegstgeest maakten deel uit van een brede interne projectgroep waarin verschillende disciplines zijn vertegenwoordigd. We hebben deze projectgroep drie keer geconsulteerd om ervoor te zorgen dat het Programma in lijn is met de overige beleidsvelden van de gemeente.

3.4 Leeswijzer

Dit programma is opgebouwd in 3 stappen. Hoofdstuk 1 beschrijft de inleiding.

Deel A: Waar staan we nu en wat komt er op ons af

De basis voor dit Programma is de huidige situatie. We geven in deel A objectief aan waar we vandaan komen.

- In hoofdstuk 2 beschrijven we de huidige staat van het mobiliteitsnetwerk in Oegstgeest.
- In hoofdstuk 3 schetsen we de opgaven die op de gemeente Oegstgeest afkomt, wat zijn de trends en ontwikkelingen.
- Hoofdstuk 4 beschrijft de uitdagingen en knelpunten.

Deel B: Visie en wensbeelden

In dit deel beschrijven we de visie voor Oegstgeest. Hiermee kunnen we de wensbeelden per modaliteit realiseren.

- In hoofdstuk 5 lichten we de visie op mobiliteit en bereikbaarheid toe. Hier maken we onderscheid in 3 pijlers.
- In hoofdstuk 6 vertalen we de visie in concrete wensbeelden, waarbij de gewenste netwerken voor verschillende modaliteiten zijn weergegeven op kaart.

Deel C: Maatregelen

In dit deel werken we de wensbeelden uit deel B uit in maatregelen, en voorzien we deze onder andere van een prioritering en kostenraming.

- In hoofdstuk 7 stellen we de concrete maatregelen voor.
- In hoofdstuk 8 zijn de maatregelen opgenomen in een uitvoeringsagenda.

4 Waar staan we nu?

4.1 Bestaande netwerken

4.1.1 Bestaande netwerken

In dit hoofdstuk worden de bestaande netwerken voor verschillende verkeersdeelnemers beschreven. Het gaat om de netwerken voor voetganger, fietser, openbaar vervoer, deelfervoer en auto's. Deze netwerken hebben we overgenomen uit verschillende databronnen.

4.1.2 Voetganger

Voetgangers kunnen zich bijna overal in de gemeente vrij bewegen. Toch zijn er plekken waar voetgangers meer aandacht en prioriteit verdienen. Vooral verblijfsgebieden, schoolomgevingen, OV-haltes en zorglocaties vragen om een logische, veilige en toegankelijke inrichting van de ruimte. Zo kunnen kinderen veilig te voet naar school en sport, en kunnen ouderen en minder-validen zelfstandig de lokale voorzieningen bereiken. Binnen de gemeente is er één voetgangerszone, namelijk in het winkelcentrum Lange Voort. Een visie op een compleet netwerk voor voetgangers ontbreekt momenteel.

Het is belangrijk te beseffen dat voetgangers een brede en diverse groep vormen, die veel meer omvat dan alleen schoolgaande kinderen, mindervaliden of recreatieve wandelaars. Iedereen legt een deel van zijn of haar verplaatsingen te voet af, ongeacht leeftijd, fysieke gesteldheid of reden. Veel mensen kiezen ervoor om korte afstanden te voet af te leggen, bijvoorbeeld naar de supermarkt, het werk of een vriend in de buurt. Deze korte verplaatsingen vereisen een goed ontworpen infrastructuur, vooral in woonwijken, waar een leefbare omgeving wordt gecreëerd door veilige en aangename wandelroutes. Het bevorderen van lopen als een volwaardige vorm van mobiliteit draagt bij aan een gezondere, duurzamere en meer verbonden gemeenschap.

In onderstaande paragrafen gaan we dieper in op de volgende thema's:

- a. Toegankelijkheid
- b. Schoolgaande kinderen
- c. Wandelen in het landschap
- d. Bereikbaarheid OV-haltes

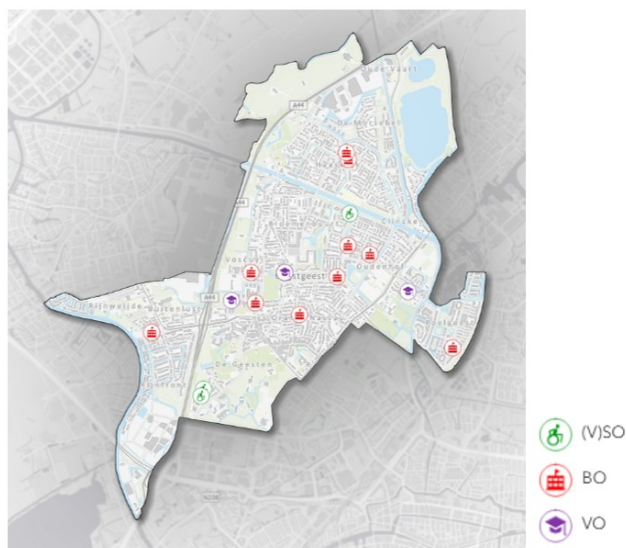
A) Toegankelijkheid

Ouderen blijven langer thuis wonen en willen mobiel blijven. Daarnaast groeit de aandacht voor de toegankelijkheid voor mindervaliden. De conditie van een voetpad bepaalt hoe dit gebruikt kan worden en daarmee hoe toegankelijk het is. De omgeving rond zorglocaties verdienen hierbij specifieke aandacht. Het gaat dan om de volgende instellingen:

- Verpleeghuis van Wijckerslooth, Marente
- Verpleeghuis Hofwijck, Marente
- Private instellingen zoals Martha Flora, ARQ, 'S Heeren Loo

B) Schoolgaande kinderen

Voor schoolgaande kinderen is een goed voetgangers- en fietsnetwerk belangrijk om veilig naar school en sport te kunnen gaan. Binnen de gemeente zijn er negen basisscholen en drie middelbare scholen, waardoor scholieren zich dus vooral binnen de gemeente verplaatsen. Daarnaast zijn er ook scholieren die van buiten de gemeente komen, voornamelijk op het voortgezet onderwijs. De aanlooproutes van en naar de scholen zijn daarom van belang. Op figuur 2-1 staan de locaties van de verschillende scholen in Oegstgeest afgebeeld.

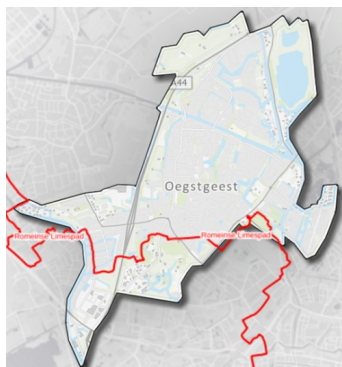


Figuur 2-1: Onderwijslocaties Oegstgeest

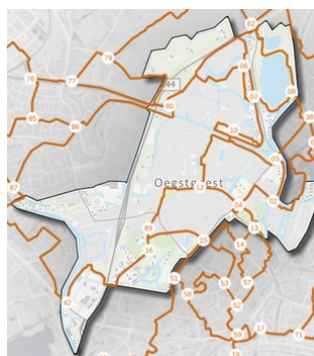
Verder kent de gemeente Oegstgeest drie scholen voor speciaal onderwijs, die deel uitmaken van de Leo Kanner Onderwijsgroep. Deze scholen bieden basis- en voortgezet onderwijs aan leerlingen met autisme en leerlingen die klinisch behandeld worden bij Curium-LUMC. De leerlingen van de Leo Kannerschool op de President Kennedylaan verplaatsen volgens planning in 2027 naar een nieuwe locatie. Het schoolgebouw blijft dezelfde functie behouden.

C) Wandelen in het landschap

In de gemeente Oegstgeest ligt een route die onderdeel is van het landelijke wandelnetwerk, Het Romeinse Limespad (figuur 2-2). Daarnaast zijn er verschillende regionale routes in ons landschap (figuur 2-3). Bij dit soort routes zijn veilige oversteken een belangrijk aandachtsgebied. Ook zijn rustpunten belangrijk, zodat wandelaars even rustig kunnen zitten.



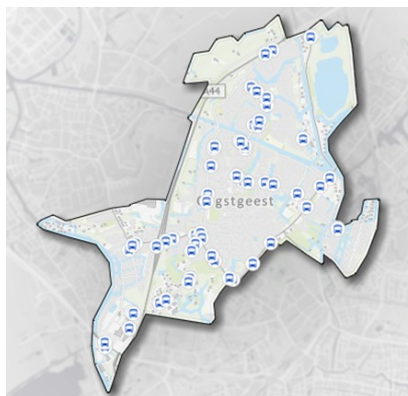
Figuur 2-2: Landelijk wandelnetwerk door Oegstgeest



Figuur 2-3: Regionale wandelroutes Oegstgeest

D) Bereikbaarheid ov-haltes

Bushaltes spelen een belangrijke rol binnen het voetgangersnetwerk en dienen goed bereikbaar te zijn voor voetgangers. Een goed bereikbare bushalte zorgt dat mensen veilig en efficiënt gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. In figuur 2-4 is een overzicht van de locaties van de bushaltes weergegeven.



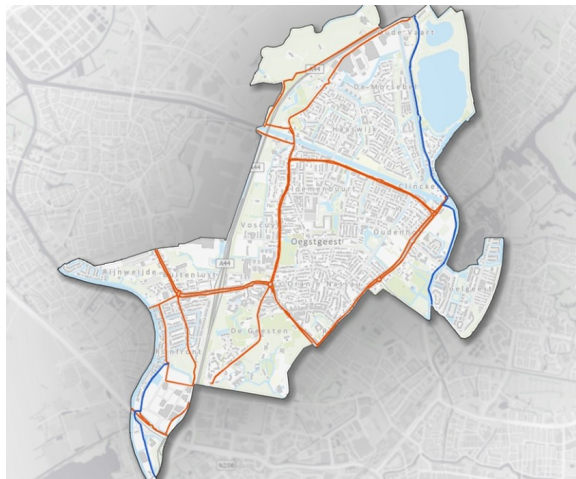
Figuur 2-4: Bushaltes in de gemeente Oegstgeest

4.1.3 Fietser

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel binnen onze gemeente. Het kent veel verschillende voordelen zoals gezondheid, milieu, minder ruimtegebruik en is een betaalbaar en toegankelijke vorm van vervoer voor een breed scala aan mensen. Veilige en goed onderhouden fietspaden en routes zijn nodig om het fietsgebruik aantrekkelijk te houden.

A) Hoofdfietsnetwerk Zuid-Holland

In 2022 heeft de provincie Zuid-Holland een hoofdnets fietsroutes opgesteld. Deze routes lopen ook door de gemeente Oegstgeest en zijn te zien in figuur 2-5. De utilitaire routes, die binnen de gemeente belangrijk zijn voor de bereikbaarheid, zijn weergegeven in het rood. Hierbij ligt de nadruk voornamelijk op woonwerkverbindingen binnen de provincie. Daarnaast wordt rekening gehouden met belangrijke middelbare scholen en winkelgebieden. Ook het recreatieve netwerk is in het hoofdnets opgenomen, en deze routes zijn weergegeven in het blauw.



Figuur 2-5: Hoofdfietsnetwerk Zuid-Holland in Oegstgeest

B) Knooppunten

In figuur 2-6 is het recreatieve knooppuntennetwerk door de gemeente Oegstgeest te zien. Dit netwerk komt deels overeen met het recreatieve netwerk uit het hoofdfietsnetwerk van de provincie, maar is iets uitgebreider.



Figuur 2-6: Recreatief knooppunten netwerk door Oegstgeest

C) Fietsparkeren

Openbare voorzieningen zoals winkelcentra, sportvoorzieningen en scholen spelen een belangrijke rol binnen het fietsnetwerk en dienen goed bereikbaar te zijn voor fietsers. Voldoende fietsparkeerplekken zijn daarbij een randvoorwaarde.

4.1.4 Openbaar vervoer

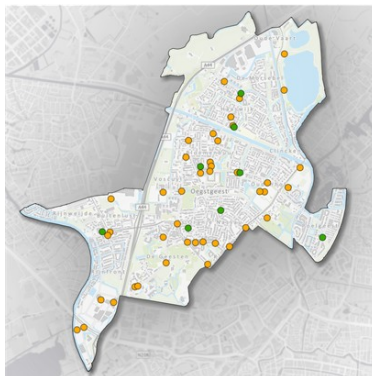
De gemeente Oegstgeest wordt bediend door meerdere buslijnen, die zorgen voor een goede connectie met de omliggende gemeentes Noordwijk en Katwijk. Het busnetwerk zorgt ervoor dat station Leiden Centraal gemakkelijk te bereiken is vanuit de gemeente, wat voor veel reizigers een belangrijke verbinding is om verder te reizen. Bovendien loopt een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) busverbinding tussen Katwijk en Leiden Centraal ook voor een klein deel door Oegstgeest, en deze route is in figuur 2-7 met een rode lijn weergegeven.



Figuur 2-7: Openbaar vervoer netwerk

4.1.5 Deelauto's en deelfietsen

Binnen de gemeente is één aanbieder van deelauto's actief die op 8 locaties in de gemeente auto's heeft staan. Verder vindt momenteel een pilot met deelfietsen plaats binnen de gemeenten Leiden, Oegstgeest en Katwijk. De locaties van de deelauto's en -fietsen zijn opgenomen in figuur 2-8. De deelauto's zijn aangegeven met een groene stip en de deelfietsen zijn aangegeven met een oranje stip.



Figuur 2-8: Locaties deelauto's en deelfietsen in Oegstgeest in 2024

4.1.6 Gemotoriseerd verkeer

De gemeente kent een grote diversiteit aan wegen. Deze zijn op te delen in drie categorieën:

- **Erftoegangsweg:** een weg waar verschillende verkeersdeelnemers gemengd worden en waar huis- en bedrijfsaansluitingen op zijn.
- **Gebiedsontsluitingsweg:** een weg die, zoals de naam al zegt, gebieden ontsluit. Deze worden in mindere mate gecombineerd met toegang tot percelen. Op deze wegen worden snel en langzaam verkeer zo veel mogelijk gescheiden. Gebiedsontsluitingswegen in Oegstgeest zijn bijvoorbeeld de Rhijngheesterstraatweg, President Kennedylaan en de Warmonderweg – Laan van Oud Poelgeest – Abtspoelweg.
- **Stroomweg:** betreft de auto(snel)wegen, in het geval van Oegstgeest de A44.

Deze drie typen wegen kunnen binnen of buiten de bebouwde kom liggen, met allemaal een andere maximumsnelheid. In tabel 2-1 is de maximumsnelheid per wegcategorie weergegeven, uitgesplitst naar ligging van de weg binnen of buiten de bebouwde kom. Deze wegen zijn daarnaast ook in figuur 2-9 opgenomen.

Voor hulpdiensten (brandweer, politie en de ambulance) is het belangrijk dat overal de wettelijke aanrijtijden gehaald worden. Aangezien de hulpdiensten vanuit omliggende gemeenten moeten komen, maken zij gebruik van de gebiedsontsluitingswegen om naar bestemmingen in Oegstgeest te rijden. Zo heeft de brandweer kazernes aan de Schipholweg in Leiden, aan de Torenvlietslaan in Valkenburg en aan de Van der Woudestraat in Warmond.

	Binnen de kom		Buiten de kom	
	Snelheid (km/uur)	Kleur in figuur 2-12	Snelheid (km/uur)	Kleur in figuur 2-12
Erftoegangsweg	30	Geel	60	Oranje
Gebiedsontsluitingsweg	50	Lichtblauw	80	Donkerblauw
Stroomweg	-	-	100/120/130	Groen

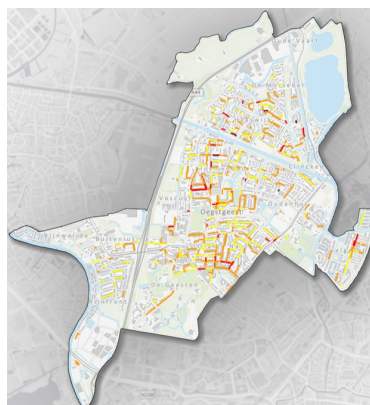
Tabel 2-1: Maximumsnelheid per wegcategorie



Figuur 2-9: Wegcategorisering Oegstgeest

A) Resultaten parkeerdrukmeting

Voor de bereikbaarheid van de auto is het ook van belang de auto te kunnen parkeren. Parkeerdruk is een maat voor hoe vol de parkeerplaatsen in een bepaald gebied zijn. De gemiddelde parkeerdruk in de gemeente is 62,0 procent, gemeten op diverse momenten. De hoogste parkeerdruk werd gemeten op een werkdagnacht (67,5 procent) en de laagste op een zaterdagmiddag (55,7 procent). Wanneer de parkeerdruk hoger is dan 85 procent, ontstaat er zoekverkeer naar een parkeerplek. Op geen enkel meetmoment was de algemene parkeerdruk in de gemeente hoger dan 85 procent. Echter, er zijn enkele straten binnen de gemeente waar de parkeerdruk wel boven de 85 procent ligt. De delen met een structureel hoge parkeerdruk (groter dan 70%) komen minder vaak voor en zijn verspreid over het onderzoeksgebied, zoals te zien is in figuur 2-10.



Figuur 2-10: Parkeerdruk Oegstgeest

B) Wegbeheerders

Het Rijk is verantwoordelijk voor de A44. De provincie beheert de provinciale wegen N444 en N206. Op de N206 geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur, net als op de N444 tot de komgrens ter hoogte van het fietsviaduct naar de Klinkenbergplas.

De gemeente Oegstgeest beheert alle lokale wegen. Dit bestaat uit de erftoegangswegen binnen (max. 30 km/uur) en buiten (max. 60 km/uur) de bebouwde kom. Daarnaast zijn er gebiedsontsluitingswegen binnen (max. 50 km/u) de bebouwde kom en sommige buiten (max. 80 km/uur) de bebouwde kom. Binnen de gemeente Oegstgeest zijn geen wegen die in het beheer zijn van het Waterschap.



Figuur 2-11: Wegbeheerders in Oegstgeest

4.2 Beleidskaders

4.2.1 Beleidskaders

We hebben de relevante vigerende beleidsplannen geanalyseerd. Het gaat om nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Dit Programma dient hiermee in lijn te zijn. In bijlage 1 gaan we uitgebreider in op deze plannen.

4.2.2 Nationaal en provinciaal beleid

Omgevingswet (2024): De Omgevingswet introduceert een geïntegreerde aanpak voor ruimtelijke ordening, milieu en natuur. Dit betekent dat de gemeente Oegstgeest efficiënter en eenduidiger kan werken aan vergunningverlening en ruimtelijke planning, gericht op duurzaamheid en leefbaarheid. De wet stimuleert samenwerking tussen overheden, burgerparticipatie en digitale processen via het Omgevingsloket. Dit heeft gevolgen voor de verkeersstructuur en de herinrichting van wegen en woningbouw.

Nationale Omgevingsvisie (2020): De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) schetst de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse leefomgeving. De visie concentreert zich op duurzaam economisch groeipotentieel, ruimte voor klimaatverandering, leefbare steden en regio's, en toekomstbestendige ontwikkeling in landelijke gebieden. In Oegstgeest vertaalt de visie zich naar aandacht voor klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

NOVEX Zuidelijke Randstad: Het NOVEX-programma voor de Zuidelijke Randstad richt zich op het ontwikkelen van een toekomstbestendige, innovatieve en economisch krachtige metropool. Vertaald naar ambities voor Oegstgeest betekent dit verbeterde infrastructuur, duurzame verstedelijking en versterkte samenwerking met andere gemeenten en partners in de regio. Dit leidt tot een betere leefomgeving en meer economische kansen.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) presenteert de langetermijnvisie van de Rijksoverheid op ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Hierbij zijn voor Oegstgeest van belang een decentrale aanpak, een ruimtelijke hoofdstructuur, duurzaamheid, benutting van bestaande infrastructuur en een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem.

Mobiliteitsvisie 2050 – Hoofdlijnennotitie: De Mobiliteitsvisie 2050 legt de basis voor een meer geïntegreerd bereikbaarheidsbeleid. Voor Oegstgeest betekent dit het nastreven van integrale doelen, het combineren van verschillende mobiliteitsvormen, voldoen aan eisen voor duurzaamheid, een gezonde leefomgeving en veiligheid.

Veilig van deur tot deur – Het strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Het Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid (SPV) omarmt een nulambitie voor het aantal verkeersdoden en stimuleert overheden om proactief en gezamenlijk te opereren ten behoeve van verkeersveiligheid. Oegstgeest werkt aan een proactieve aanpak van verkeersveiligheid, gericht op risico's en het verbeteren van de verkeersveiligheid door gezamenlijke inspanningen.

Toekomst openbaar vervoer 2040: Het toekomstbeeld van het openbaar vervoer (OV) in 2040 richt zich op snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar reizen. In Oegstgeest vertaalt dit naar een verbeterde

leefomgeving en duurzamere mobiliteit door technologische ontwikkelingen en internationale klimaat- en luchtkwaliteitsafspraken.

Omgevingsvisie Zuid-Holland: De Omgevingsvisie van Zuid-Holland biedt een strategische blik op de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving. Ambities zoals schone energie, versterking van natuur, sterke steden en dorpen, en een gezonde en veilige leefomgeving zijn voor Oegstgeest van belang.

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021 - 2030: Het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid beschrijft de strategie en acties voor verkeersveiligheid tot 2030. In Oegstgeest wordt gewerkt aan het verbeteren van verkeersinfrastructuur, handhaving en educatie, en het stimuleren van innovaties.

Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuid-West (onderdeel van NAL): De provincies Zuid-Holland en Zeeland werken samen met gemeenten om meer laadpunten te plaatsen voor elektrisch vervoer. Hiervoor is de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest (RAL ZW) opgesteld.

4.2.3 Regionaal beleid en buurgemeenten

Regionale strategie Mobiliteit – Holland Rijnland: De regionale strategie mobiliteit richt zich op een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Voor Oegstgeest betekent dit het versterken van regionale ontwikkelingen, realiseren van robuuste netwerken en benutten van kansen voor duurzame mobiliteit.

Omgevingsagenda – Holland Rijnland: De regionale omgevingsagenda bespreekt hoe ruimtevragende functies een plek krijgen. In Oegstgeest vertaalt dit naar hoogwaardige en duurzame verstedelijking, verduurzaming van het mobiliteitssysteem, verbetering van oost-west verbindingen en grote woningbouwprojecten.

Regionale Investeringsagenda (RIA) – Holland Rijnland: Met de Regionale Investeringsagenda maakt Holland Rijnland keuzes op het gebied van woningbouw, economie, natuur, klimaat, bereikbaarheid en duurzaamheid. De Regionale Investeringsagenda is een dynamisch instrument waarmee we als gemeenten een duidelijke route uitstippelen van ambitie naar uitvoering.

Ruimte voor bedrijven in de economie 071: Dit document richt zich op het verbeteren van bedrijventerreinen binnen de regio. Voor Oegstgeest betekent dit een aantrekkelijk vestigingsklimaat met voldoende en toekomstbestendige bedrijventerreinen.

Buurgemeenten: De mobiliteitsvisies van buurgemeenten zoals Leiden, Katwijk en Teylingen hebben invloed op Oegstgeest. Dit betekent verbeterde verbindingen tussen gemeenten, integratie van elektrische en gedeelde mobiliteit, verkeersveiligheid, duurzame vervoerswijzen en parkeerbeleid.

4.2.4 Lokale beleids- en afsprakenkaders

Omgevingsvisie (2023): De omgevingsvisie van de gemeente Oegstgeest "Oog voor historie, oog voor ontwikkeling" biedt een kader voor de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving met vier ambities:

- Erfgoed, groen en water verbonden: Acties voor behoud en versterking van groenstructuren en een gezond woonklimaat.
- Verbonden in integrale gebiedsontwikkelingen: Realisatie van woningbouw passend bij de behoeften van inwoners en ontwikkeling van voorzieningen.
- Verbonden met de toekomst: Energietransitie en verduurzaming van mobiliteitssystemen, met een klimaatneutraal doel voor 2050.
- Verbonden met elkaar: Verbetering van vestigingsklimaat, gezonde leefomgeving en regionale samenwerking.

Mobiliteitsplan 2017-2027: Het mobiliteitsplan richt zich op verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid:

- Verkeersveiligheid: Toepassing van het principe 'Duurzaam Veilig'.
- Bereikbaarheid: Betere bereikbaarheid voor auto, fiets en openbaar vervoer.
- Leefbaarheid: Stimuleren van duurzame vervoerswijzen en veilige school- en sportomgevingen.

Dit programma Mobiliteit en Bereikbaarheid vervangt het mobiliteitsplan.

Coalitieakkoord, Zorgen voor Oegstgeest 2022 – 2026: Focus op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid:

- Bereikbaarheid: Beperking van niet-noodzakelijke autobewegingen en verbetering van wandel- en fietsroutes.
- Verkeersveiligheid: Verlaging van de maximumsnelheid en aanpak van knelpunten.
- Leefbaarheid: Vermindering van geluidsoverlast en samenwerking met regio en provincie.

Parkeernota 2021: De parkeernota presenteert parkeernormen en richt zich op vergroening en uitbreiding van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Ook wordt een onderzoek naar alternatieve locaties voor vrachtwagenparkeerplaatsen voorgesteld.

Laadvisie Oegstgeest (2023): De laadvisie richt zich op uitbreiding en verbetering van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen om het gebruik ervan te stimuleren.

Beleidsplan Groen en Water (2022-2031): Het plan richt zich op het versterken en verbinden van groengebieden en waterstructuren, met aandacht voor klimaatverandering, biodiversiteit en leefbaarheid.

Klimaatadaptatiestrategie 2023 – 2028: De strategie richt zich op aanpassing aan klimaatverandering en vermindering van wateroverlast, hittestress, droogte en overstromingsrisico's, met als doel een klimaatadaptief en waterrobuust Oegstgeest in 2050.

De toekomst is nu: Duurzaam Oegstgeest (2017): Visie op duurzaamheid met focus op klimaatverandering, biodiversiteit, energietransitie en circulaire economie.

Impuls Duurzaam Oegstgeest (2018): Dit document richt zich op versnelling van energietransitie, klimaatadaptatie en circulaire economie met concrete maatregelen en tussendoelen.

Leidraad voor Participatie (2020): Participatiebeleid om transparantie, inclusiviteit en draagvlak te bevorderen bij beleidsvorming en projecten, met nadruk op vroegtijdige betrokkenheid van belanghebbenden.

4.3 Verkeersveiligheid

4.3.1 Verkeersveiligheid

Extra aandacht voor verkeersveiligheid is noodzakelijk gezien de toename van het aantal verkeersslachtoffers. Daarom hebben Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's samen met maatschappelijke partijen nieuw beleid geïntroduceerd om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het SPV is een visie op een nieuwe aanpak van verkeersveiligheid, de risicogestuurde aanpak. Hierbij wordt een proactieve werkwijze beoogd in plaats van een reactieve. Om de verkeersveiligheid te verhogen dient elke wegbeheerder primair te werken aan het verbeteren van het verkeersveiligheidsniveau van en voor alle SPV-beleidsthema's (het verbeteren van de basis) en éxtra inspanning te leveren op (risicofactoren binnen de) thema's die een verhoogd risico vormen.

Vanuit een risicogestuurde aanpak is het van groot belang dat de kwetsbare verkeersdeelnemers centraal staan. De voetganger is hierbij primair van belang, ondanks dat door onderregistratie mogelijk weinig ongevallen geregistreerd worden. Op wegvakniveau is van belang dat de wegen ingericht worden aan de hand van het gedachtegoed van Duurzaam Veilig. Hierbij worden wegvakken met dezelfde functie (wegcategorie) uniform en herkenbaar ingericht volgens CROW-richtlijnen.

Daarnaast zijn kruispunten, of locaties waar langzaam verkeer het gemotoriseerd verkeer kruist, de locaties met het hoogste verkeersveiligheidsrisico. Deze verdienen dan ook meer aandacht dan de wegvakken. Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid is een analyse gemaakt van de risicoanalyse gedaan door de Provincie Zuid-Holland, de risicolocaties uit de BLIQ-verkeersveiligheidsrapportage en de inschatting van de verkeersveiligheidsrisico's. Hierna leest u eerst de verschillende analyses, gevolgd door de geïnventariseerde risicolocaties op kaart.

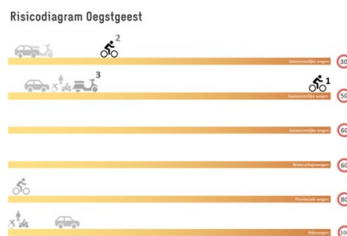
4.3.2 Risicoanalyse Oegstgeest 1

De Provincie Zuid-Holland heeft een quickscan naar verkeersveiligheidsrisico's laten uitvoeren op basis van het SPV. Uit de quickscan komt naar voren dat de volgende specifieke doelgroepen een relatief hoog risico hebben in de gemeente Oegstgeest:

- Oudere fietsers (60+) op kruispunten van gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt;

- Jonge en jongvolwassen fietsers (tot 24 jaar) op kruispunten van gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt.

Verder laat het risicodiagram (figuur 2-12) zien dat fietsers op wegen waar 50 km/uur gereden mag worden het grootste risico hebben. Dit wordt gevolgd door fietsers op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur.



Figuur 2-12: Risicodiagram Oegstgeest

[1] Verkeersveiligheidsanalyse Oegstgeest, Provincie Zuid-Holland

4.3.3 Risicolocaties

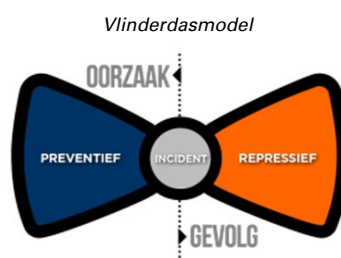
De locaties waar ongevallen hebben plaatsgevonden in de jaren 2020-2024 zijn in bijlage 2 weergegeven. Vanuit de risicogestuurde aanpak is het van belang om te kijken naar de locaties met het hoogste risico. Dit zijn locaties daar waar gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer elkaar vaak tegenkomt.

In de BLIQ-verkeersveiligheidsrapportage, zie bijlage 3, zijn over dezelfde periode de verkeersveiligheidsrisico's geïnventariseerd. De BLIQ-verkeersveiligheidsrapportage maakt een vertaling naar wegvakken en kruispunten waar risicoscores worden bedeed met een hoge ongevalsscore en hoge snelheidsscores.

4.3.4 Visie op risico in het verkeerssysteem

Bij risico's in het verkeerssysteem wordt gekeken naar twee zaken: de oorzaak en het gevolg. Voor de oorzaak kan preventief gekeken worden door het bepalen van verkeersveiligheidsrisico's op een locatie. Voor het gevolg wordt gekeken of de mogelijke afloop verminderd kan worden op een locatie.

Onderstaand is met het vlinderdasmodel de oorzaak en gevolg weergegeven.



De oorzaak

Het verkeersveiligheidsrisico (de oorzaak) wordt gezien als de kans op een ongeval. Dit kan met de volgende formule worden weergegeven: $Ongeval = Risico \times Expositie$. De termen worden hierbij als volgt uitgelegd:

- Risico: de kans dat een gevaar zich voordoet in combinatie met de ernst van de gevolgen.
- Expositie: de mate waarin mensen, middelen of systemen worden blootgesteld aan dat gevaar.
- Ongeval: het daadwerkelijke incident dat plaatsvindt.

Dit betekent dat een kleine kans op een risico bij een grote expositie wel kan leiden tot veel ongevallen (zoals bijvoorbeeld op een stroomweg waar veel verkeer geconcentreerd is met een relatief laag risico). Daarnaast kan een locatie met een relatief beperkt aantal ongevallen wel een hoog risico kennen (bij een beperkte expositie). Hiermee is alleen kijken naar de ongevallen (curatief/reactief) onvoldoende, vooruitkijken naar locaties met een hoog risico (preventief/proactief) is daardoor leidend in de SPV-aanpak.

Het verkeersveiligheidsrisico (de oorzaak) is afhankelijk van de volgende risicokenmerken:

- Aantal ontmoetingen van verkeer onderling

- De hoek waarin het verkeer elkaar ontmoet.
- De snelheid van het verkeer.
- De kenmerken van het verkeer (massa/kwetsbaarheid).

Het gevolg

Het (slachtoffer)risico kan met een gelijke formule weergegeven worden: $Risico = Kans \times Ernst$. Een beperkte kans op een relatief ernstig ongeval telt zwaarder mee dan een kleine kans op een ongeval met beperkt letsel. Het is hierbij van belang om twee zaken te onderscheiden:

1. Het beperken van de oorzaak van een ongeval (zoals het scheiden van verkeersstromen), om zo het ongeval te voorkomen;
2. Het beperken van de ernst van de afloop van een ongeval (zoals het aanbrengen van een geleiderail).

Bij het onderzoeken van een ongevalsrisico is het van belang dat rekening wordt gehouden met de risicokenmerken. Dit zodat een ongevalsrisico op een juiste manier benaderd wordt om ook passende maatregelen erbij te definiëren.

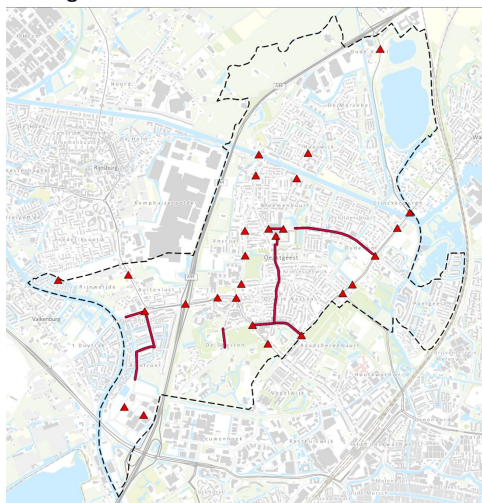
Het slachtofferisico (gevolg) is afhankelijk van de volgende risicokenmerken:

- De snelheid (en de hoek) van het voertuig voor en tijdens het ongeval.
- De kenmerken van het voertuig (massa/kwetsbaarheid).
- De kenmerken van de locatie (o.a. wegkenmerken/vergevingsgezindheid).

Het samenspel van de oorzaak en het gevolg leidt tot een bepaald risiconiveau. Alleen snelheid bijvoorbeeld is als kenmerk onvoldoende om het ongevalsrisico in te schatten.

4.3.5 Geïdentificeerde risicolocaties

Op basis van bovenstaande analyses zijn in de gemeente Oegstgeest een aantal risicolocaties vastgesteld. Deze locaties zijn weergegeven in figuur 2-13.



Figuur 2-13: risicolocaties wegvlakken en kruispunten

5 Wat komt op ons af?

5.1

Met dit Programma werken we aan een toekomstbeeld voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in onze gemeente. Het Programma biedt een kijk op de toekomstige situatie en geeft hiervoor kaders. Tegelijkertijd weet niemand hoe de toekomst eruitziet. Daarom maken we inzichtelijk welke trends en ontwikkelingen zich voordoen, en wat voor invloed deze hebben op de mobiliteit. Bijvoorbeeld dat een groeiende bevolkingssamenstelling meer wegverkeer betekent en dat groeiende aandacht voor klimaat en energie leidt tot meer elektrische vervoersmiddelen.

5.2 Trends

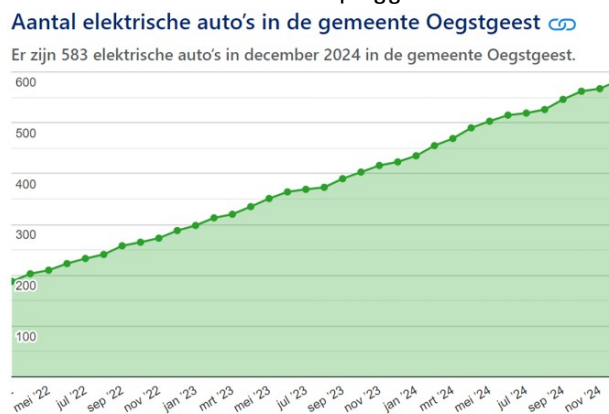
A) Energietransitie

Door de energietransitie neemt het gebruik van alternatieven voor fossiele brandstof toe. Het aantal elektrische (en waterstof- en aardgas) voertuigen stijgt, ook in de gemeente Oegstgeest (figuur 3-1). Hierdoor neemt ook het aantal elektrische laadpalen en andere voorzieningen in de openbare ruimte naar verwachting toe. Dit heeft ook effect op het aantal beschikbare plekken voor de niet-elektrische auto. Hierbij is een goede balans van het gebruik van de openbare ruimte noodzakelijk.

De gemeente Oegstgeest heeft in 2023 de Laadvisie 'Infrastructuur voor elektrisch rijden' vastgesteld. Met het vaststellen van de Laadvisie beoogt de gemeente te anticiperen op de verdere groei van het gebruik van elektrische voertuigen en haar inwoners hiermee een stimulans te bieden.

Op dit moment staan er 130 openbare laadpalen verspreid binnen de gemeente. Het uitbreiden van dit netwerk is een doorlopend proces, maar netcongestie en beperkte netwerkcapaciteit zorgen in sommige wijken voor langere doorlooptijden bij de aansluiting op het elektriciteitsnet.

Daarnaast kunnen inwoners sinds 1 augustus 2025 een vergunning aanvragen voor een kabelgoot voor oplaadkabels van elektrische auto's. De goot, ingebouwd in stoeptegels, biedt een oplossing voor het veilig opladen aan huis zonder dat kabels over de stoep liggen en hinder veroorzaken voor voetgangers.



Figuur 3-1: Aantal geregistreerde elektrische voertuigen in Oegstgeest

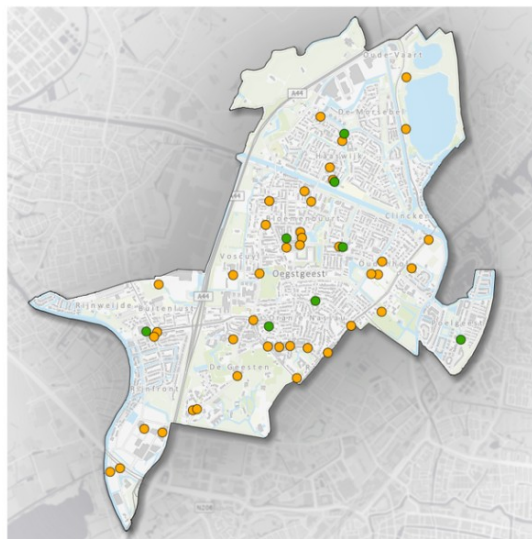
B) Deelmobiliteit

Het aantal voertuigen dat men kan gebruiken voor het maken van verplaatsingen neemt toe. Tegenwoordig kan men kiezen uit verschillende soorten deelvervoer, zoals OV-fietsen, deelbakfietsen, deelscooters en deelauto's. In de gemeente Oegstgeest zijn verschillende vormen van deelvervoer beschikbaar. Zo staan er 8 deelauto's in de gemeente) en zijn sinds juni 2024 ook deelfietsen beschikbaar van Donkey Republic (figuur 3-2).

Deze ontwikkeling speelt voornamelijk onder jongeren, die over het algemeen meer gebruik maken van TIER- of Donkey Republic-fietsen dan ouderen. Ook is de deelbakfiets in opkomst, alhoewel deze nog niet beschikbaar is in Oegstgeest. Deze wordt vaak gebruikt door ouders met kinderen, voor uitstapjes. Aan de andere kant zien we ook dat ouders met kinderen vrij snel weer voor een eigen auto kiezen.

De provincie Zuid-Holland ziet veel kansen op het gebied van deeltweewielers. Ze leveren volgens de provincie een bijdrage aan betere mobiliteit, omdat het een extra keuze is bovenop bestaande vervoermiddelen, vooral in het natransport op het OV. Deze vormen van deelmobiliteit zijn schoon en nemen weinig ruimte in, wat wijken aantrekkelijker kan maken.

De vraag is of deze trend zich de komende jaren doorzet, hoe deze trend zich verder ontwikkelt en wat de rol van de gemeente hierin kan zijn. De mogelijkheid om te verplaatsen met deelvervoer is afhankelijk van het aanbod en de vraag. Door de samenstelling van de bevolking in Oegstgeest (gezinnen en ouderen) en het grotendeels ontbreken van parkeerregulering zijn de omstandigheden voor het gebruik van deelauto's niet zeer gunstig.



Figuur 3-2: Locatie deelauto's en deelfietsen

C) Duurzaamheid

Elektrische voertuigen winnen terrein en worden meer gebruikt. Vooral in het openbaar vervoer zien we een duidelijke verschuiving, waar tegenwoordig bij nieuwe bussen elektrische bussen de norm zijn. De fiets groeit eveneens in belang als vervoersmiddel, bijvoorbeeld voor woon-werkverplaatsingen op langere afstand maar ook bij pakketbezorging. Bovendien maken steeds meer (grotere) steden de beslissing om vervuilende voertuigen niet langer toe te staan in het centrum.

In Oegstgeest zien we dezelfde trend, waar de fiets een steeds belangrijkere rol speelt als vervoermiddel, getuige de groeiende populariteit van e-bikes, speedpedelec en fatbikes. Dit doet de vraag rijzen of andere elektrische voertuigen, zoals elektrische steps en kleine elektrische auto's een vergelijkbare opkomst zullen beleven, die mogelijk aanpassingen aan de infrastructuur vergen.

Zero-emissiezone

Verschillende gemeentes in Nederland hebben strengere eisen op het gebied van de bevoorrading van de binnenstad. Per 1 januari 2025 voeren 14 gemeenten in Nederland een zero-emissiezone in. Zo ook de buurgemeente van Oegstgeest, Leiden, waar een milieuzone (zero-emissiezone) wordt ingesteld in de binnenstad voor vracht- en bestelauto's. Dit heeft ook impact op de gemeente Oegstgeest, logistiek verkeer gaat namelijk vaak meerdere adressen af in een rit.

Er kan ook overwogen worden om te kijken naar distributiehubs aan de randen van de kern. Deze hubs kunnen fungeren als knooppunten voor goederenoverslag. Dit geeft een positieve impuls aan duurzame stadslogistiek en verbetert de verkeersveiligheid (kleinere en minder vrachtwagens) en de belevingskwaliteit van de binnenstad. Deze hubs kunnen ook uitgebreid worden met andere mobiliteitsvoorzieningen, zoals parkeren van deelvervoer en openbaar vervoer.

D) Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speedpedelec en fatbike, de toename van elektrische fietsen en bakfietsen neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende typen voertuigen op de markt.

Ook binnen de gemeente Oegstgeest zijn deze verschillende typen voertuigen aanwezig. De weg- en fietsinfrastructuur in de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten aan voertuigen veilig een plaats te bieden.

E) Data en digitalisering

Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. Waar vroeger de route bepaald werd op basis van de routeborden langs de weg, gebruiken veel mensen nu live verkeersinformatie onderweg, waardoor soms ongewenste routes worden genomen om een file te ontwijken. Door een weerstand toe te voegen, zoals wegversmallingen, lagere rijsnelheden en het afsluiten van wegen, kan verkeer gestuurd worden zodat het gebruik van ongewenste routes beperkt wordt.

Door de mogelijkheden die digitalisering biedt worden ook nieuwe mobiliteitsdiensten ontwikkeld en aangeboden. Voorbeelden hiervan zijn de taxidienst Uber of flitsbezorgers. Betere technologie in voertuigen en meer data leidt tot een nog betere en slimmere manier van reizen. Het tijdig anticiperen op de ontwikkeling van dit soort diensten is van belang voor de gemeente Oegstgeest, om eventuele negatieve gevolgen te beperken.

De provincie Zuid-Holland heeft de afgelopen jaren gemeenten geholpen met het opstellen van digitale strategieën. Van elkaar leren en elkaar versterken was hier een belangrijk onderdeel van. Gemeenten zijn naast gebruikers in toenemende mate ook producenten van data, onder meer op het gebied van duurzame energie, slimme mobiliteit, gezond stedelijk leven en een veilige leefomgeving. Met de komst van 5g-netwerken en verschillende sensoren krijgen gemeenten er de komende jaren een veelheid aan data- en informatiebronnen bij. Daarmee krijgt data een steeds belangrijkere sturingsfunctie voor beleid en uitvoering binnen gemeenten.

Het Regionaal Data Team Zuid-Holland is opgericht om wegbeheerders in de provincie Zuid-Holland te ondersteunen bij de landelijke digitaliseringsopgave van mobiliteitsdata. Daarnaast stimuleert het team om datagedreven te werken. Aanbevolen wordt om bij het uitvoeren van maatregelen ook de effecten ervan te monitoren.

F) Autonome en coöperatieve voertuigen

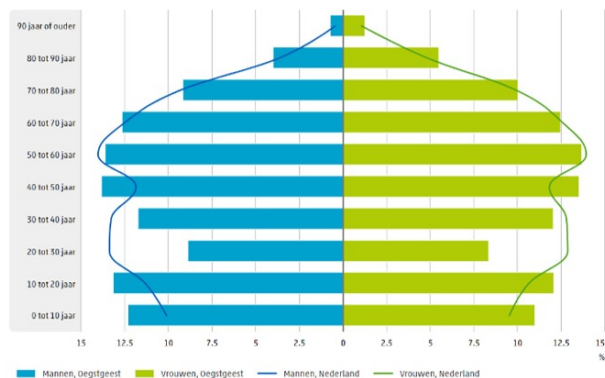
De technologie in auto's neemt toe waardoor ook het aantal autonome en coöperatieve voertuigen toeneemt. Deze ontwikkeling heeft een groot effect op vooral gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen (de grotere, drukke wegen). Op deze wegen wordt de herkenbaarheid van belijning en bebording belangrijker. Er zijn al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

Daarnaast worden voertuigen geavanceerder en kunnen nieuwe modellen met bepaalde type verkeerslichten communiceren. Hierdoor kan bijvoorbeeld de aankomst van een voertuig bij een verkeerslicht beter voorspeld worden. Deze mogelijkheden worden in de toekomst uitgebreid, waardoor de doorstroming op gemeentelijke wegen en kruispunten beter kan worden.

Voor de gemeente Oegstgeest is het belangrijk om te anticiperen op deze technologieën en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan slimme verkeerslichten en duidelijke bebording en belijning.

G) Vergrijzing

Het aantal ouderen binnen de gemeente neemt toe en ouderen blijven tegenwoordig ook langer mobiel. Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt door de komst van de e-bike. Echter, ouderen hebben ook een verminderd reactievermogen. Dit betekent dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden, dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels (zoals paaltjes) zoveel mogelijk verwijderd of afgeschermd worden.



Figuur 3-3: Leeftijdsopbouw Oegstgeest (2024)

H) Toegankelijkheid

In januari 2024 heeft de gemeente Oegstgeest de Lokale Inclusieagenda 2024-2025 gepresenteerd. In deze agenda staat hoe Oegstgeest er de komende twee jaar voor wil zorgen dat iedereen, ongeacht een beperking, mee kan doen in ons dorp. Gedacht kan worden aan inwoners bewust maken dat overhangend groen uit tuinen de doorgang op voetpaden kunnen belemmeren.

Verder moet bij het verbeteren van de toegankelijkheid rekening worden gehouden met mobiliteitshulpmiddelen zoals rollators en scootmobielen. Voet- en fietspaden moeten toegankelijk zijn voor deze hulpmiddelen, maar ook voor slechtienden en ouderen. Hier botsen de ontwerprichtlijnen nog weleens met het daadwerkelijke gebruik: zo zijn hoogteverschillen belangrijk voor slechtienden om de weg te kunnen vinden, maar zijn hoogteverschillen voor mensen die slecht ter been zijn lastig te overkomen. Dit speelt vooral bij oversteekplaatsen en trottoirranden.

I) Participatie

Onder andere vanuit de Omgevingswet krijgen inwoners steeds meer invloed toebedeeld in het proces om te komen tot besluitvorming. Dit heeft ook effect bij de totstandkoming van mogelijke verkeersmaatregelen. Belangrijk hierbij is dat de gemeente vooraf een duidelijke structuur heeft voor de inbreng van inwoners en in dit proces ook duidelijk is wat de positie is van de mening van de burgers in een specifieke situatie (verwachtingsmanagement).

De gemeente Oegstgeest heeft een Participatiegids opgesteld waarin de mogelijkheden en mate van participatie wordt toegelicht voor inwoners uit de gemeente. Verder heeft de gemeente een online burgerparticipatieplatform, doemee.oegstgeest.nl, opgezet. Dit kan worden ingezet voor allerlei participatie- en inspraakprocessen: ideeën ophalen, stemmen, discussiëren, enquêtes, polls, openbare onderzoek, online mapping, ondersteuning voor adviesraden en bewonerscomités.

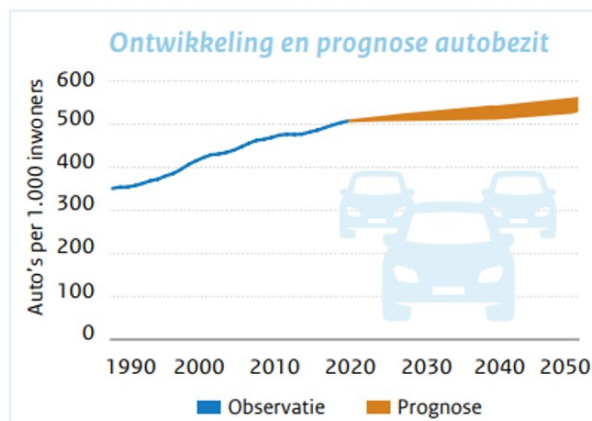
J) Diversiteit in de maatschappij

De diversiteit in de huidige bevolking is groot en de verwachting is dat deze in de toekomst ook groot blijft. Mensen zijn verschillend, maken verschillende mobiliteitskeuzes en zijn ook gevoelig voor verschillende soorten prikkels (om gedrag aan te passen). Dit zijn belangrijke factoren om rekening mee te houden, bijvoorbeeld bij gedragscampagnes en handhaving. Zo moedigt de gemeente Oegstgeest haar inwoners aan om meer naar elkaar om te kijken met de slogan 'Wij zijn Oegstgeest'. Zo gaat deze campagne uit van het idee dat iedere inwoners van Oegstgeest een bijdrage kan leveren aan het terugdringen van eenzaamheid.

K) Groei auto's en autobezit

We verwachten ten minste tot 2030 een groei van het aantal auto's (autobezit). Het gaat op nationaal niveau om een groei van 1,2% per jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door bevolkingsgroei. Daarnaast is een deel van de groei toe te wijzen aan de groep ouderen, die steeds langer vitaal en zelfstandig blijven.

Autobezit is niet hetzelfde als het autogebruik. Een toename van het autogebruik, hoe vaak en waarvoor mensen hun auto gebruiken, betekent dat het drukker op de wegen wordt en dat dit zonder maatregelen leidt tot meer vertraging en meer ruimte vraagt.



Figuur 3-4: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2022)

5.3 Ontwikkelingen

5.3.1

De afgelopen jaren en ook de komende jaren staan er verschillende ontwikkelingen in Oegstgeest in de planning. Dit zijn zowel woningbouwontwikkelingen als bedrijventerreinontwikkelingen.

Deze ontwikkelingen hebben ook gevolgen op het gebied van mobiliteit. Het aantal verkeersdeelnemers zal toenemen en is daarmee een belangrijk element om mee te wegen bij het opstellen van dit programma Mobiliteit en Bereikbaarheid. Door de toename van verkeersdeelnemers worden wegen drukker. Hierdoor is het risico aanwezig dat de huidige knelpunten op gebied van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid (ook bijvoorbeeld stikstofruimte toenemen, of dat nieuwe knelpunten ontstaan op piekmomenten. Op rustige momenten is er op verschillende netwerken wel ruimte voor groei.

5.3.2 Woningbouwprojecten

De gemeente Oegstgeest heeft diverse woningbouwontwikkelingen in de planning staan. Dit zal naar verwachting leiden tot een toename van het aantal inwoners. Bij vertraging in de bouw zal de groei van het inwoneraantal minder snel verlopen. Enkele grote woningbouwontwikkelingen van meer dan 100 woningen zijn:

- Nieuw Rijnvaert (ca. 150 woningen)
- Nieuwe Rhijngest 9 Zuid (ca. 115 woningen)
- Nieuwe Rhijngest 8 Zuid (ca. 500 woningen)
- Almondehoeve (max. 160 woningen)
- La France (max ca. 100 woningen)
- Hofbrouckerpark (ca. 130 woningen)
- Overgeest (ca. 120 woningen).

Daarnaast zijn in omliggende gemeenten ook grootschalige woningbouwprojecten bekend, zoals in het Leidse Stationsgebied, de Valkenhorst en Voorhout. Deze hebben mogelijk ook een effect op het gebruik van het wegennetwerk van Oegstgeest.

A) Verwachte verkeersprognose 2040

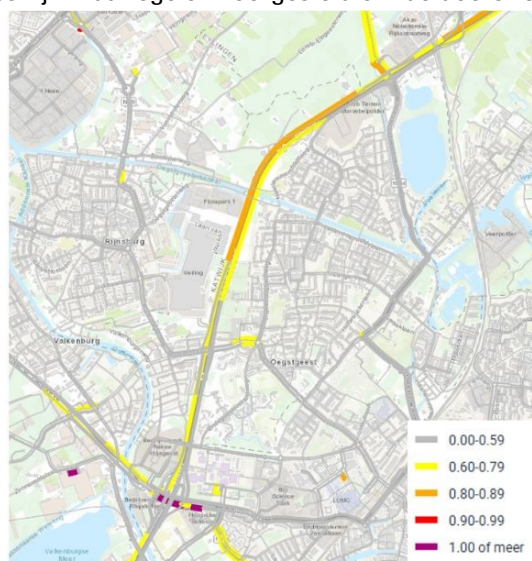
De Intensiteits-Capaciteitswaarden (IC) zijn een maatstaf voor de verkeersafwikkeling op wegen en kruispunten. Ze geven aan hoe intensief het verkeer is in verhouding tot de capaciteit van de weg of het kruispunt.

Een hogere IC-waarde betekent dat de verkeersintensiteit dichtbij of boven de capaciteit ligt, wat kan leiden tot congestie en vertragingen. Een IC-waarde boven 1 op een wegvak wordt beschouwd als een ernstig knelpunt. Op de volgende pagina zijn de IC-waarden weergegeven, komende uit het verkeersmodel Holland-Rijnland voor het prognosescenario 2040 max.

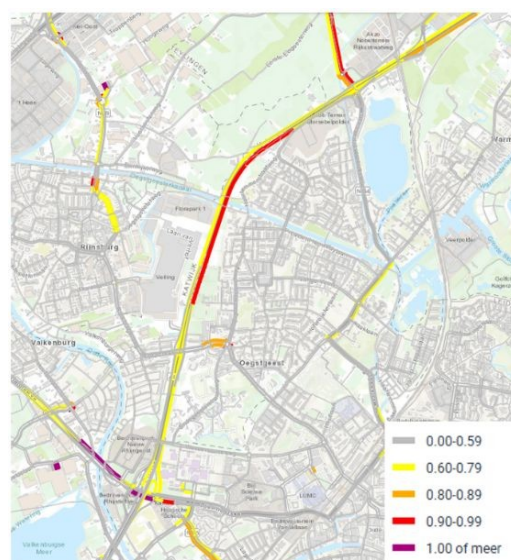
Wat opvalt is dat de afwikkeling met name op het hoofdwegenet (A44 en de N206 (Tjalmaweg) onder druk staat. Binnen de gemeente Oegstgeest valt de Rijnzichtweg op, en daarmee ook de Willibrordrotonde. In de ochtendspits is de IC-waarde $>0,6$ op de Rijnzichtweg en tijdens de avondspits $>0,8$. De Abtspoelweg komt alleen naar voren tijdens de avondspits $>0,6$.

Alhoewel de N444 niet naar voren komt als een wegvak waar de afwikkeling onder druk staat, zijn er al signalen bekend dat er hier wel vertraging optreedt. Dit is in het verkeersmodel niet te zien maar komt voort uit de opeenvolging van de kruispunten die de afwikkeling op dit wegvak bepalen. De N444 is daarmee ook een wegvak waar de afwikkeling onder druk staat.

Uit de studie naar de verbetering van het R-Net tussen Leiden Centraal en Noordwijk en de leefbaarheidsstudie Leiden Rijnsburg blijkt dat de Rijnzichtweg en de Willibrordrotonde in 2040 tegen de limiet aanlopen. In het kader van deze studies zijn maatregelen voorgesteld om de doorstroming te verbeteren.



Figuur 3-5: Intensiteits-capaciteitswaarde in verkeersmodel Holland Rijnland, prognose 2040 Max, in de ochtendspits



Figuur 3-6: Intensiteits-capaciteitswaarde in verkeersmodel Holland Rijnland, prognose 2040 Max, in de avondspits

5.3.3 Infrastructurele ontwikkelingen

De gemeente Oegstgeest werkt aan verschillende projecten en initiatieven om de mobiliteit en leefbaarheid te verbeteren. Deze projecten richten zich op het verbeteren van de infrastructuur, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de gemeente. Hieronder volgt een overzicht van enkele belangrijke projecten:

- HOV Leiden – Katwijk: Dit project richt zich op de hoogwaardig openbaar vervoerverbinding tussen Leiden en Katwijk.
- Leefbaarheid Leiden – Rijnsburg: Dit project loopt parallel met het HOV Leiden-Katwijk project en richt zich op de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de weg tussen Leiden en Rijnsburg.
- Herinrichting Rijnszichtweg en Rijnsburgerweg: Dit project is gerelateerd aan de leefbaarheid tussen Leiden en Rijnsburg en richt zich op de herinrichting van de Rijnsburgerweg ten westen van de A44. De opgave omvat de kruispuntvormgeving, verkeersregelinstanties (VRI's) en de aansluiting met de A44.

A) Doorfietsroutes Holland Rijnland

Er zijn een aantal geplande doorfietsroutes die door de gemeente lopen (zie figuur 3-7). De geplande route 11 loopt dwars door de gemeente heen en kan een belangrijke verbinding vormen binnen Oegstgeest. Route 2 is prioritair voor Holland Rijnland en is daardoor nu al projectfase. Route 2 en 12 verbinden de gemeente Oegstgeest met station Leiden Centraal, wat een belangrijke fietsbestemming is. Ook route 7 is in voorbereiding, in 2028/2029 is beoogd de Leebrug zodanig aan te passen dat ruimte gemaakt wordt om deze doorfietsroute hier goed in te passen.



Figuur 3-7: Doorfietsroutes Holland Rijnland door Oegstgeest

6 Waar zitten de opgaven

6.1

Op basis van de bestaande situatie (hoofdstuk 2) en de trends en ontwikkelingen (hoofdstuk 3) zijn opgaven voor Oegstgeest gedefinieerd. Deze zijn weergegeven in figuur 4-1. De opgaven zijn onder te verdelen in drie categorieën, elk met hun eigen problematiek.

6.2 Doorstroming

De doorstroming staat in de toekomst steeds meer onder druk, onder andere door woningbouwontwikkelingen. Zo heeft de gemeente Oegstgeest een woningbouwopgave meegekregen vanuit het Rijk, wat leidt tot een toename van verkeer van en naar deze nieuwe woningen (zie hoofdstuk 3.2.1). Richting 2040 laat het verkeersmodel zien dat de N206 tegen de maximale capaciteit aanloopt, waardoor de doorstroming in bepaalde perioden afneemt. Ook bij de Willibrordrotonde, de afrit van de A44 naar de N444 en de Haarlemmerstraatweg komt de doorstroming onder druk te staan.

6.3 Verkeersveiligheid

Uit de subjectieve en objectieve veiligheidsanalyse zijn een aantal wegvakken en kruispunten naar voren gekomen, waar de verkeersveiligheid verbeterd dient te worden.

Dit zijn de volgende kruispunten en rotondes:

- Valkenburgerweg - Langenakker
- Rijnsburgerweg – Langenakker
- Oude Rijnsburgerweg – Rustenburgerpad - Rijnzichtweg
- Schoonzicht – parkeerkoffer
- Rijnzichtweg – op- en afritten A44
- Rijnzichtweg – fietsoversteek Apollolaan
- Rijnzichtweg – Rhijngeesterstraatweg – Nassaulaan – Geversstraat
- Geversstraat – De Kempenaerstraat
- De Kempenaerstraat – Warmonderweg
- Laan van Oud Poelgeest – Hofdijk
- Rhijngeesterstraatweg – Oranjelaan
- Rhijngeesterstraatweg – De Voscuyl
- Rhijngeesterstraatweg - Schoutenburgstraat
- Schoutenburgstraat – Ommevoort
- Ommevoort – Lijtweg
- Lange Voort - Irislaan
- Kruispunt Dorpsstraat – President Kennedylaan
- Kruispunt President Kennedylaan – Irislaan – Van Eijsingabrug
- Rtonde Lange Voort – Abtspoelweg
- Haarlemmertrekvaart – Haarlemmerstraatweg

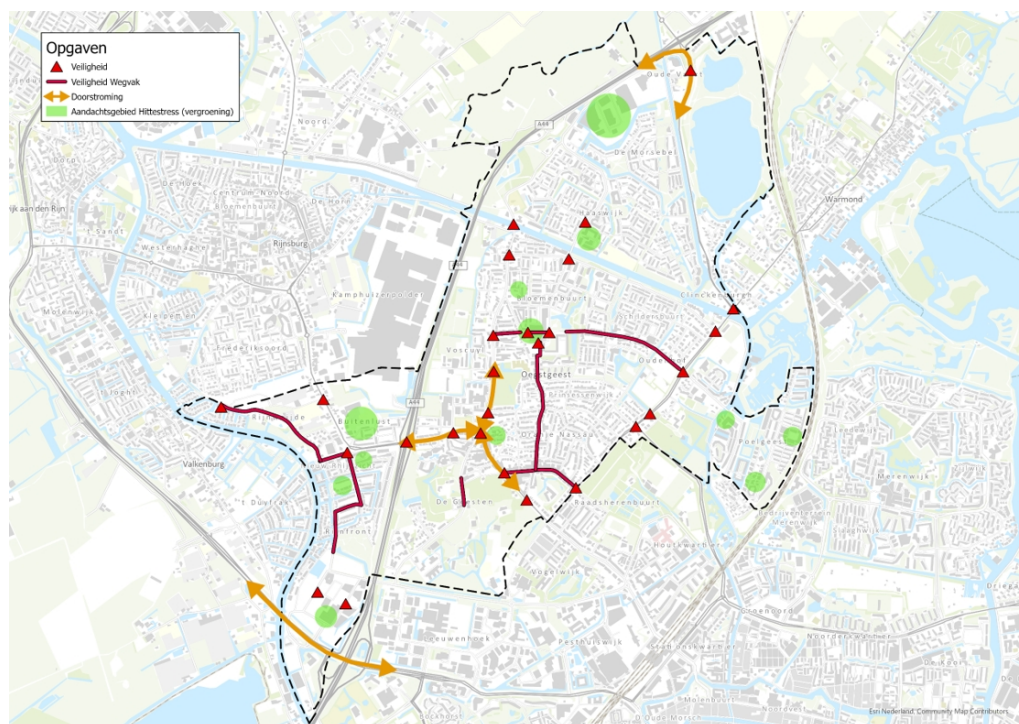
Ook zijn er verkeersveiligheidsknelpunten te zien op de volgende wegvakken:

- Endegeesterstraatweg
- Lijtweg
- Rustenburgerpad – Oude Rijnsburgerweg – Schoonzicht – Rhijnhofweg
- Schoutenburgstraat
- De Kempenaerstraat
- Lange Voort
- Valkenburgerweg

6.4 Hittestress/ vergroening

Daarnaast heeft de gemeente Oegstgeest een aantal gebieden waarbij hittestress optreedt bij warm weer, waar een onthardingsopgave en daarmee vergroeningsopgave ligt. Dit kan betekenen dat er minder ruimte overblijft om (al) het verkeer een eigen positie in het wegprofiel te geven. De gemeente Oegstgeest moet de verkeersveiligheid niet uit het oog verliezen bij het vergroenen van deze omgevingen. Het gaat hierbij om de volgende gebieden:

- De Boeg
- Boerhaaveplein
- Winkelcentrum Lange Voort
- Omgeving Nassaulaan
- Kwaakhaven
- Clusiusshof e.o.
- Bloemenveiling Rijnsburg
- Rijnfront
- Nieuw-Rhijngeest



Figuur 4

Esri Nederland

7 Visie

7.1

De gemeente Oegstgeest werkt aan een toekomstbestendige mobiliteit die bijdraagt aan een gezonde, veilige en bereikbare leefomgeving. De visie op mobiliteit is gebaseerd op drie centrale pijlers: het creëren van een gezonde leefomgeving, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het investeren in bereikbaarheid.

Ten eerste **creëren we een gezonde leefomgeving**. In Oegstgeest is ruimte voor groen, rust en beweging. De gemeente hanteert het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service, Personenauto) als leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast streven we naar een '15-minuten gemeente' waarin voorzieningen dichtbij zijn en bij voorkeur te voet of met de fiets bereikbaar. Door het toepassen van het STOMP-principe, het terugdringen van geluid en emissies, en het actualiseren van het parkeerbeleid wordt gewerkt aan een duurzame, toegankelijke en aantrekkelijke openbare ruimte.

Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde voor een leefbare gemeente. Oegstgeest kiest voor een proactieve aanpak waarbij risicolocaties worden aangepakt, schoolomgevingen veilig worden ingericht en ruimte wordt geboden aan nieuwe vormen van langzaam verkeer. De gemeente hanteert het principe van 'Duurzaam Veilig' en onderzoekt de toepassing van GOW30 op gebiedsontsluitingswegen.

Algehele goede **bereikbaarheid** is essentieel voor de lokale economie, voorzieningen en het winkelgebied. De gemeente investeert in een robuust en multimodaal mobiliteitssysteem. Dit betekent betere fietsverbindingen, een fijnmazig openbaar vervoernetwerk en duurzame logistiek. Oegstgeest werkt aan de bereikbaarheid van voorzieningen, bedrijven en instellingen, en wil het dorp bereikbaar houden tijdens wegafsluitingen. Tegelijkertijd wordt doorgaand verkeer ontmoedigd en wordt ingezet op deelmobiliteit en milieuvriendelijke bevoorrading.

We creëren een **gezonde leefomgeving**, verbeteren de **verkeersveiligheid** en investeren in de **bereikbaarheid** te voet, fiets, auto en OV.

7.2 Pijler 1: Gezonde leefomgeving creëren

e gemeente richt zich op het bevorderen van een gezonde, duurzame en toegankelijke leefomgeving waarin iedereen zich prettig en veilig kan verplaatsen. De gemeente streeft naar een mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan de leefbaarheid, met ruimte voor groen, rust en ontmoeting. Een leefbare omgeving is niet alleen fysiek aantrekkelijk, maar ook sociaal inclusief: iedereen moet toegang hebben tot voorzieningen, ongeacht leeftijd of mobiliteit.

De gemeente zet in op het STOMP-principe waarbij bewust wordt gekozen voor een inrichting van de openbare ruimte waarin de mens centraal staat. Daarnaast streeft de gemeente naar een '15-minuten gemeente', waarin essentiële voorzieningen zoals winkels, scholen, sportlocaties en openbaar vervoer binnen 15 minuten bereikbaar zijn, te voet of met de fiets.

Ook het parkeerbeleid speelt een rol in de leefbaarheid. Op basis van een parkeerdrukmeting en ontwikkelingen in buurgemeenten wordt onderzocht of en waar gereguleerd parkeren (zoals vergunningen of betaald parkeren) nodig is. Daarbij wordt ook gekeken naar de actualisatie van parkeernormen, met aandacht voor doelgroepen zoals bewoners van sociale huurwoningen.

We streven naar een gezonde en groene leefomgeving die klimaatbestendig is en uitnodigt tot bewegen, ontmoeten en verblijven. Door meer ruimte te creëren voor groen wordt niet alleen hittestress verminderd, maar ook de sociale cohesie versterkt. Groene openbare ruimte stimuleert spelen, wandelen en fietsen, en draagt zo bij aan zowel de fysieke als mentale gezondheid van inwoners.

Tegelijkertijd zet de gemeente in op het terugdringen van geluidsoverlast en luchtvervuiling. Dit gebeurt onder andere door het afwaarderen van wegen naar 30 km/uur, het strategisch plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen en het onderzoeken van milieuzones. In lijn met het Actieplan Geluid worden maatregelen overwogen die bijdragen aan een stillere en gezondere woonomgeving.

Gezonde leefomgeving creëren

- Inzetten op STOMP-principe: de auto niet centraal bij de inrichting van de ruimte maar de mens en daarmee de leefbaarheid;
- Inzetten op 15-minuten gemeente: winkels, hoogwaardig openbaar vervoer, scholen en sportvoorzieningen bereikbaar zijn binnen 15 minuten vanaf de woon- of werkplek. Bij voorkeur te voet, met de fiets of de bus;
- Actualiseren parkeerbeleid om druk van parkeren te reduceren. Mogelijkheid bieden om gereguleerd parkeren (zoals vergunning of betaald parkeren) in te voeren;
- Reductie van geluid, vermindering van emissie;
- Reduceren van hittestress. Meer ruimte voor groen om bewegen, spelen en ontmoeten te stimuleren.

7.3 Pijler 2: Verkeersveiligheid verbeteren

De gemeente richt zich op het creëren van een veilige en toegankelijke leefomgeving voor alle verkeersdeelnemers. Verkeersveiligheid vormt de basis voor een goed functionerend mobiliteitssysteem en draagt direct bij aan het welzijn van inwoners, bezoekers en ondernemers. Of het nu gaat om voetgangers, fietsers, automobilisten of gebruikers van het openbaar vervoer, iedereen moet zich veilig kunnen verplaatsen in de openbare ruimte.

De gemeente kiest voor een proactieve aanpak, waarbij risicolocaties systematisch worden aangepakt. De gemeente hanteert het principe van 'Duurzaam Veilig' als basis voor de wegcategorisering. Daarbij wordt ook gekeken naar de toepassing van GOW30. De gemeente zet in op bewustwordingscampagnes en trainingen voor verschillende doelgroepen, waaronder jongeren, ouderen, nieuwkomers en vervoerders.

Een belangrijk speerpunt is het creëren van veilige schoolomgevingen. De gemeente zet in op het realiseren van veilige schoolzones. Ook routes naar scholen, sportlocaties en centrale voorzieningen worden veiliger gemaakt, onder andere door het verbeteren van oversteeklocaties en het aanbrengen van goede verlichting voor betere zichtbaarheid. Zo wordt een veilige en toegankelijke omgeving gecreëerd voor jonge en kwetsbare verkeersdeelnemers.

Een aandachtspunt is de opkomst van nieuwe vormen van langzaam verkeer, zoals elektrische fietsen, elektrische steppen, bakfietsen en speed pedelecs. Deze voertuigen zorgen voor grotere snelheidsverschil-

len op fietspaden, wat kan leiden tot onveilige situaties. Het doel is om voor deze nieuwe vormen van langzaam verkeer voldoende ruimte te bieden.

Verkeersveiligheid verbeteren

- Voldoende ruimte bieden voor nieuwe vormen van langzaam vervoer (fietsen, elektrische steppen, bakfietsen, speed pedelecs en fatbikes) vanwege snelheidsverschillen onderling;
- Aanpakken van gevaarlijke verkeerssituaties – actief terugdringen van de risicolocaties. Reduceren ongevallen;
- Veilige oversteeklocaties op routes naar scholen, sportlocaties en centrale voorzieningen. Bijvoorbeeld door betere verlichting (zichtbaarheid);
- Verkeerseducatie breed inzetten (jongeren, ouderen, AZC, vervoerders);
- Realiseren van veilige schoolzones (veilige en toegankelijke voetpaden).

7.4 Pijler 3: Investeren in bereikbaarheid

Een goed bereikbare gemeente is essentieel voor de vitaliteit van Oegstgeest. De gemeente investeert in duurzame mobiliteit door het stimuleren van fietsen, lopen, deelmobiliteit en openbaar vervoer. Oegstgeest is gunstig gelegen ten opzichte van regionale infrastructuur en werkt samen met buurgemeenten en de provincie aan een fijnmazig en hoogwaardig openbaar vervoernetwerk.

Het fietsnetwerk wordt geactualiseerd en afgestemd op regionale doorfietsroutes. De gemeente wil investeren in ontbrekende schakels en veilige, comfortabele verbindingen. Ook wordt gekeken naar cofinanciering voor de aanleg van hoogwaardige fietsinfrastructuur.

Duurzame logistiek is een ander speerpunt. Grote vrachtwagens worden zoveel mogelijk geweerd uit woonwijken, bijvoorbeeld door het instellen van venstertijden of het realiseren van pick-up points. De gemeente onderzoekt de invoering van milieuzones, in lijn met buurgemeente Leiden, waar vanaf 2025 een zero-emissiezone geldt.

Tot slot wordt ingezet op multimodale bereikbaarheid van voorzieningen, bedrijven en instellingen. Dit betekent dat inwoners en bezoekers eenvoudig kunnen overstappen tussen verschillende vervoerswijzen, bijvoorbeeld via mobiliteitshubs. Ook wordt nagedacht over hoe het dorp bereikbaar blijft tijdens wegafsluitingen, met aandacht voor communicatie en gedragsbeïnvloeding.

Investeren in bereikbaarheid

- Fiets en de duurzame vervoerswijzen stimuleren en faciliteren we. Inzetten op de mobiliteitstransitie en potentie deelvervoer;
- Inzetten op duurzamere logistiek;
- Multimodale bereikbaarheid van bedrijven, voorzieningen en instellingen;
- Belasting van het netwerk (doorstroming) op specifieke locaties.

8 Wensbeelden (structuren)

8.1

Op basis van de visie, de huidige netwerken en de ervaren knelpunten, zoals beschreven in Deel A, zijn de wensbeelden voor de toekomst voor de verschillende vervoerswijzen in de gemeente Oegstgeest opgesteld. In de wensbeelden zijn de ideale routes per vervoerswijze weergegeven.

Samen met de klankbordgroep en projectgroep zijn deze wensbeelden opgesteld en vervolgens getoetst bij de gemeenteraad op 27 mei 2025.

In de onderstaande paragrafen worden de netwerken voor de verschillende modaliteiten toegelicht, waarbij we het STOMP-principe hanteren.

A) STOMP

De afkorting STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Personenauto's.

Dit principe geeft in het ontwerpproces prioriteit aan duurzame en meer kwetsbare mobiliteitsvormen en minder prioriteit aan minder kwetsbare vormen. Hierdoor komen de zwakkere verkeersdeelnemers meer centraal in het ontwerpproces te staan en worden vaker keuzes gemaakt in het belang van deze verkeersdeelnemers.

De voetganger staat op de eerste plaats in het ontwerpproces, omdat dit de meest kwetsbare maar ook de meest duurzame vorm van mobiliteit is. De fietser komt direct na de voetganger. Dit is een vorm van 'omgekeerd ontwerpen', omdat van oudsher de auto vaak als eerste wordt ingepast in ontwerpopgaven, waardoor er voor fietsers en voetgangers in praktijk vaak te weinig ruimte overblijft. Dit leidt tot verdringing en (gevoel van) onveiligheid van deze groep weggebruikers.

8.2 Stappen (voetganger)

De gemeente Oegstgeest streeft naar een uitnodigend en veilig voetgangersnetwerk dat inwoners stimuleert om vaker en verder te lopen. Hoewel voetgangers zich in grote delen van Oegstgeest vrij kunnen bewegen, zijn er plekken waar extra aandacht en prioriteit nodig zijn. In het wensbeeld van de gemeente zetten we in op veilige, logische en prettige looproutes, met name op plekken waar veel kwetsbare verkeersdeelnemers komen, zoals kinderen en ouderen. Hierbij is een inrichting gewenst die logisch, veilig en prettig is voor jong en oud.

A) Focusgebieden

Scholen, sportlocaties, winkelcentra en zorglocaties zijn focusgebieden waar voetgangers meer aandacht en prioriteit verdienen. Het is belangrijk om aantrekkelijke voetgangersverbindingen te realiseren door ontbrekende schakels te vullen, regelmatig onderhoud uit te voeren en te zorgen voor bruikbare voetpaden. Daarnaast moeten er veilige oversteeklocaties komen op routes naar scholen, sportlocaties en centrale voorzieningen.

De belangrijkste voetgangersgebieden zijn op dit moment (zie kaart):

- Schoollocaties
- HOV-locaties
- Locaties ouderen
- Winkelgebieden

B) Volwaardig looproutenetwerk

Door het aanwijzen van looproutes kan in de afstemming van de openbare ruimte écht prioriteit gegeven worden voor de voetganger daar waar dat noodzakelijk is.

De routes verbinden de belangrijkste looproutes. Vooral daar waar relatief veel voetgangers zijn en/of veel kwetsbare verkeersdeelnemers. Zoals de kinderen op de routes van/naar de scholen en ouderen rondom de ouderen locaties. Rondom schoolomgevingen kunnen schoolzones gedefinieerd worden. Zo wordt een veilige en toegankelijke omgeving gecreëerd voor jonge en kwetsbare verkeersdeelnemers.

Van belang is dat de routes voldoende breed zijn en ook toegankelijk zijn voor mensen met een beperking (een voldoende egaal oppervlakte en geen obstakels die de breedte van het trottoir beperken). Het gaat om de volgende routes:

- Lange Voort
- Van Lange Voort naar het Marga Mincopad (via de Jan Hendrik Oortbrug)
- Haarlemmerstraatweg lang De Boeg
- De Kempenerstraat
- Terweeweg (Tussen Lange Voort en de Kempenerstraat)
- Toeleidende wegen Willibrordrotonde
- Route onder Rijnzichtviaduct
- Verbinding in Nieuw Rhijngeest-Zuid

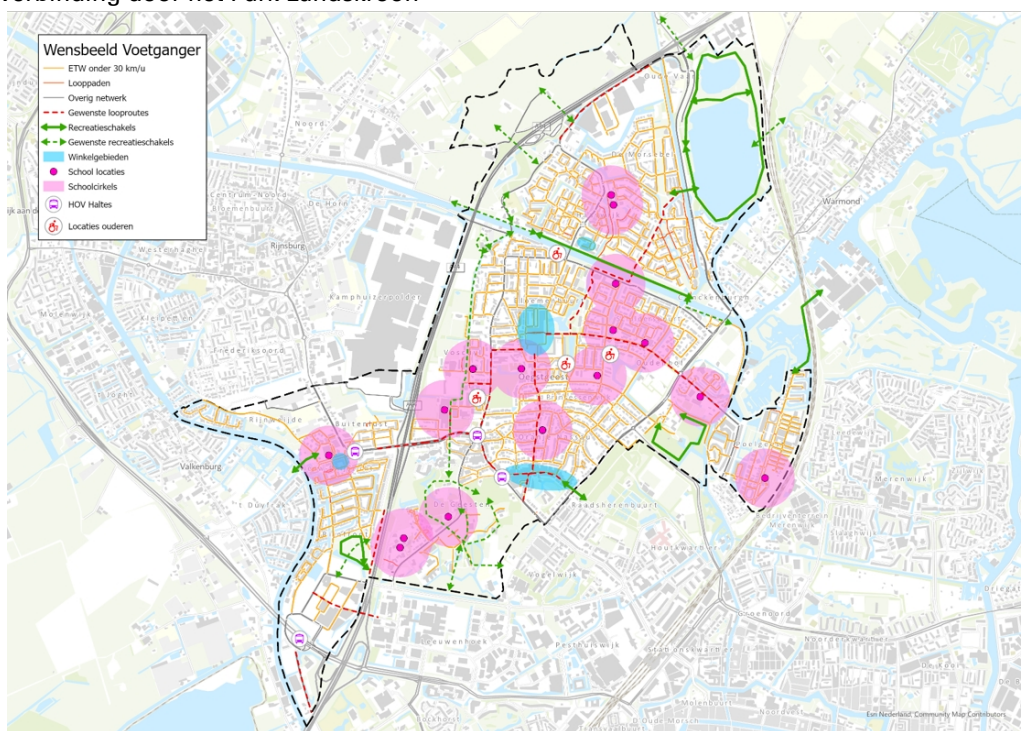
C) Toegankelijkheid en inclusiviteit

Inclusiviteit is van groot belang, dus het voetgangersnetwerk moet niet alleen rekening houden met voetgangers, maar ook met andere vervoerswijzen en mensen met een beperking, zoals scootmobielgebruikers. Het is essentieel dat iedereen kan deelnemen aan de samenleving, wat sociale inclusiviteit bevordert.

D) Recreatieve verplaatsingen

Recreatieve verbindingen zoals ommetjes en oversteken verdienen eveneens aandacht. Het is belangrijk om de bereikbaarheid van groene en natuurlijke gebieden te verbeteren. Het stimuleert spelen, wandelen en fietsen, en draagt bij aan zowel de fysieke als mentale gezondheid van inwoners.

- Specifiek worden de verbetering/uitbreiding van volgende recreatieve routes voorgesteld:
- Een nieuwe noord-zuid route parallel aan de A44, ten oosten van de sportvelden en volkstuinten
- Een ommetje bij Endegeest
- Wandelroute langs het Oegstgeesterkanaal
- Verbinding richting buitengebied Elsgeesterpolder
- Verbinding richting Warmond
- Verbinding door het Park Landskroon



Wensbeeld Voetganger

8.3 Trappen (fietsers)

Fietsverkeer is een goed alternatief voor het autoverkeer op kortere afstanden. Wat we als korte afstand beschouwen, verandert. Dankzij elektrische fietsen en verbeterde fietsinfrastructuur worden langere afstanden steeds haalbaarder. Waar vroeger werd aangenomen dat voor woon-werkverkeer 7,5 km (enkele reis) een acceptabele afstand was, laten fietsers tegenwoordig zien dat afstanden tot 15 km (enkele reis) regelmatig worden gefietst. In het wensbeeld voor de fiets onderscheidt de gemeente 3 verschillende type fietsroutes: doorfietsroutes, hoofdnetwerk en secundair netwerk.

A) Doorfietsroutes

In Oegstgeest zijn de doorfietsroutes essentieel voor het bevorderen van fietsgebruik en het realiseren van een verschuiving naar meer duurzame vervoerswijzen. We zetten daarom in op aantrekkelijke en hoogwaardige routes met zo min mogelijk onderbrekingen, vaak voorrang voor fietsers, en brede, comfortabele fietspaden (snel, comfortabel en directe verbindingen). Deze soepele en veilige doorstroming maakt de fiets een aantrekkelijk alternatief voor de auto, zeker op de korte en middellange afstanden.

Route 1, 2, 7, 11, 12, 27, 28 en 29 (zie ook het figuur op de volgende pagina) verbinden de gemeente met omliggende doorfietsroutes. De routes vormen belangrijke verbindingen binnen de regio en dragen bij aan een betere bereikbaarheid. We trekken samen met de regio op om de routes te verbeteren. Hierbij zetten we onder andere als eerste in op routes 2 en 7, aangezien dit al lopende projecten zijn.

B) Hoofdnetwerk

Binnen de gemeente Oegstgeest is het hoofdnetwerk belangrijk, vooral voor woon-werkverkeer en dagelijkse verplaatsingen. Deze routes zorgen ervoor dat inwoners en bezoekers zich vlot en veilig kunnen verplaatsen, wat bijdraagt aan de vitaliteit en leefbaarheid van de gemeente. De gemeente zet zich in voor brede fietspaden of fietsstroken op 30 km/h wegen, en speelt daarmee in op de groeiende diversiteit aan fietsgebruikers, zoals e-bikes, speed pedelecs, trikes en bakfietsen. Zo kunnen alle typen fietsers elkaar veilig passeren.

C) Secundair netwerk

Het secundaire netwerk biedt aanvullende verbindingen tussen woonwijken en het hoofdnetwerk. De gemeente Oegstgeest zorgt ervoor dat deze routes veilig en toegankelijk zijn, zodat ook de tussengelegen gebieden goed bereikbaar blijven per fiets.

D) Realiseren van ontbrekende schakels

De gemeente Oegstgeest werkt actief aan het dichtmaken van hiaten in het fietsnetwerk. Nieuwe verbindingen zorgen voor betere aansluiting op belangrijke bestemmingen binnen en buiten de gemeente. Voorbeelden zijn het verbeteren van de verbinding tussen Parksingel en het centrum van Oegstgeest, maar ook een duidelijk herkenbare oost-west verbinding door Oegstgeest heen is gewenst. In het verlengde hiervan is ook een verbinding richting de Merenwijk in Leiden gewenst.

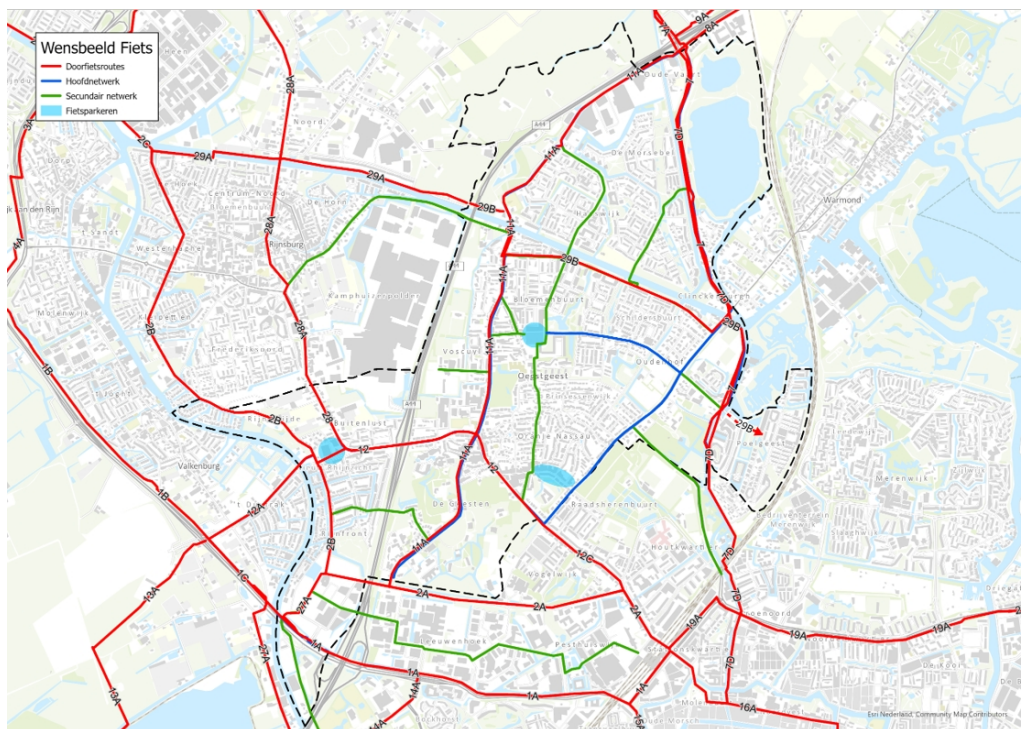
E) Veilig en toekomstvast infrastructureel

Om ook in de toekomst de veiligheid en het comfort van alle fietsers te waarborgen, moeten we investeren in brede, obstakelvrije en toekomstvast fietspaden op de belangrijkste fietsroutes. Zo kunnen we de veiligheid en het comfort van alle fietsers waarborgen en de mobiliteit in Oegstgeest verbeteren.

- Door de opkomst van de e-bike en speed pedelec nemen de snelheidsverschillen op de fietspaden toe, wat vraagt om voldoende brede fietspaden om goed te kunnen inhalen.
- Ouderen maken steeds meer en langere fietsverplaatsingen, wat vraagt om een vergevingsgezinde fietsinfrastructuur met zo min mogelijk obstakels.

F) Fietsparkeren en laadvoorzieningen

Met de groei van het fietsgebruik en in het bijzonder het toenemende aantal (elektrische) fietsen en bakfietsen, groeit ook de behoefte aan passende parkeer- en laadvoorzieningen. Specifieke aandacht is nodig voor voldoende fietsparkeervoorzieningen bij de winkelvevoorzieningen, sportvoorzieningen en scholen. Daarbij houden we expliciet rekening met de ruimte die bijzondere fietsen vragen. De vraag naar specifieke fietsparkeerplekken, voldoende brede en bewaakte stallingen, neemt toe.



Wensbeeld Fiets

8.4 Openbaar vervoer

De gemeente Oegstgeest zet zich in voor een verbeterd en uitgebreid openbaar vervoersnetwerk om de bereikbaarheid en leefbaarheid te vergroten. Voor het busvervoer is gemeente afhankelijk van anderen. Bij het busvervoer is de Provincie concessiebeheerder en kan de gemeente alleen invloed hebben door lobby en overleg. Wel biedt de gemeente aanvullend openbaar vervoer door een buurtbus dat wordt gerund door vrijwilligers.

A) HOV lijn - R-net Leiden - Noordwijk

Een sterke oost-westverbinding is essentieel voor Oegstgeest. De R-net buslijnen 20 en 21 vormen een belangrijke verbinding tussen Leiden, Oegstgeest, Rijnsburg en Noordwijk. De gemeente Oegstgeest blijft zich inzetten op een sterkere oost-west verbindingen en op meer (hoogwaardig) openbaar vervoer.

B) Buslijnen

De reguliere buslijnen zorgen voor de bereikbaarheid van de wijken en de verbinding met station Leiden Centraal (die primair het overstap punt vormt naar het bovenliggend OV-netwerk). De gemeente zet in op het vasthouden van het huidige voorzieningenniveau van het openbare busvervoer, zowel qua lijnvoering als frequentie. Via gerichte lobby bij de concessiehouder blijft Oegstgeest invloed uitoefenen op het netwerk en de frequentie.

C) Bushaltes

Een goed functionerend openbaar vervoersnetwerk begint bij toegankelijke en goed bereikbare bushaltes. De gemeente Oegstgeest zet in op de first- en last mile rondom de haltes en het optimaliseren van het bereik van de bushaltes voor de voetgangers en fietsers. Extra aandacht gaat daarbij uit naar de toegankelijkheid van haltes en de toekomstige HOV-haltes.

D) Trein

Hoewel Oegstgeest geen eigen treinstation heeft, is de bereikbaarheid van station Leiden Centraal van groot belang voor de inwoners en bezoekers. De gemeente zet in op goede aansluitingen van de (reguliere) buslijnen op het station én op snelle, directe fietsverbindingen vanuit alle wijken. Zo wordt de combinatie van fiets en trein een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

8.5 Deelvervoer

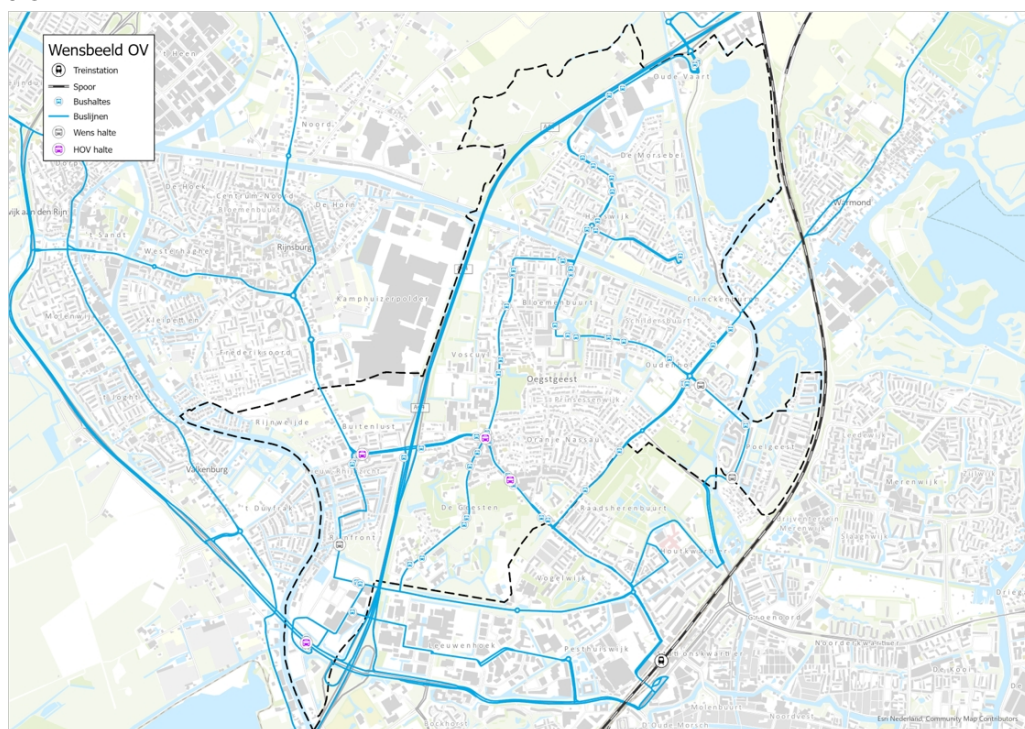
De gemeente Oegstgeest zet in op de mobiliteitstransitie en de potentie van deelvervoer. Door samen op te trekken met omliggende gemeenten en de regio, wordt gewerkt aan een samenhangend netwerk dat deelvervoer stimuleert. Hiermee wil de gemeente emissieloos vervoer stimuleren om zo een gezondere leefomgeving te creëren en de afhankelijkheid van eigen auto's wordt verminderd. Daarnaast vergroot deelvervoer de bereikbaarheid en keuzevrijheid voor inwoners en bezoekers van de gemeente Oegstgeest.

A) Deelfietsen

De deelfietsen zijn een belangrijk alternatief voor korte ritten en als versterking van de ketenmobiliteit, bijvoorbeeld in combinatie met het openbaar vervoer. Op dit moment zijn in Oegstgeest deelfietsen beschikbaar via aanbieder Donkey Republic door een samenwerking met gemeenten Leiden en Katwijk en Provincie Zuid-Holland. De gemeente streeft naar verdere optimalisatie (en mogelijke uitbreiding) van dit aanbod, zodat deelfietsen voor meer inwoners een aantrekkelijk alternatief worden.

B) Deelauto versus parkeerdruk

In Oegstgeest zijn al verschillende deelauto's beschikbaar, de gemeente ziet volop kansen om dit aanbod verder te benutten. Door actief in te zetten op deelauto's draagt de gemeente bij aan een betere bereikbaarheid en een vermindering van de parkeerdruk in woonwijken. Deelauto's bieden huishoudens in onze gemeente de mogelijkheid om een tweede auto te vervangen of juist flexibel gebruik te maken van een auto naast het openbaar vervoer. Zo ontstaat er meer ruimte op straat én meer keuzevrijheid voor inwoners.



Wensbeeld OV

8.6 Personenauto

De gemeente Oegstgeest wil gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk afwikkelen via de gewenste routes. Op sommige wegen is een doorstroomfunctie niet gewenst, terwijl dit op andere wegen juist wel het geval is. Op basis van de vastgestelde doelstellingen is een nieuw weg-categoriseringsplan voor het autoverkeer binnen de gemeente opgesteld. Dit wensbeeld richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, terwijl de bereikbaarheid gegarandeerd blijft.

A) GOW30

Binnen de bebouwde kom wordt op diverse wegen ingezet op GOW30. Dit betekent dat op bepaalde wegvakken doorgaande wegen worden herwaardeerd van 50 km/uur naar 30 km/uur. De weginrichting wordt daarbij aangepast zodat deze past bij de nieuwe snelheidslimiet, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid. De doorstroming op deze wegen blijft ondanks de lagere snelheidslimiet gewaarborgd, maar wel met veel meer oog voor de veiligheid van het fietsverkeer en overstekende voetgangers. Er wordt daarnaast ook gesproken met hulpdiensten en de concessiehouder van het openbaar vervoer om ook hun belangen mee te nemen. Bij diverse wegen die GOW30 worden is sprake van een beperkte ruimte die maakt dat een 50km/uur inrichting vanuit de optiek van verkeersveiligheid bovendien niet langer goed in te passen is.

Voorgesteld wordt de volgende wegen te herwaarderen naar GOW30:

- Endegeesterstraatweg
- Rhijngeesterstraatweg
- Dorpsstraat
- President Kennedylaan
- Haaswijklaan
- Haarlemmerstraatweg (tussen Oegstgeesterkanaal en Haaswijklaan)
- Oude Rhijnhofweg
- Rijnzichtweg (tussen Willibrordrotonde en A44)
- Geversstraat
- Leidsestraatweg
- Warmonderweg
- Laan van Oud Poelgeest (tussen Warmonderweg en rotonde Hofdijck)

B) GOW50

De gemeente Oegstgeest ligt tussen Leiden en de A44 in, hierdoor is er relatief veel verkeer wat door de gemeente een route zoekt. Door bepaalde wegen te behouden als GOW50 kan het verkeer gestuurd worden over de gewenste routes.

Om deze reden wordt voorgesteld de volgende wegen te behouden als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid 50 km/uur:

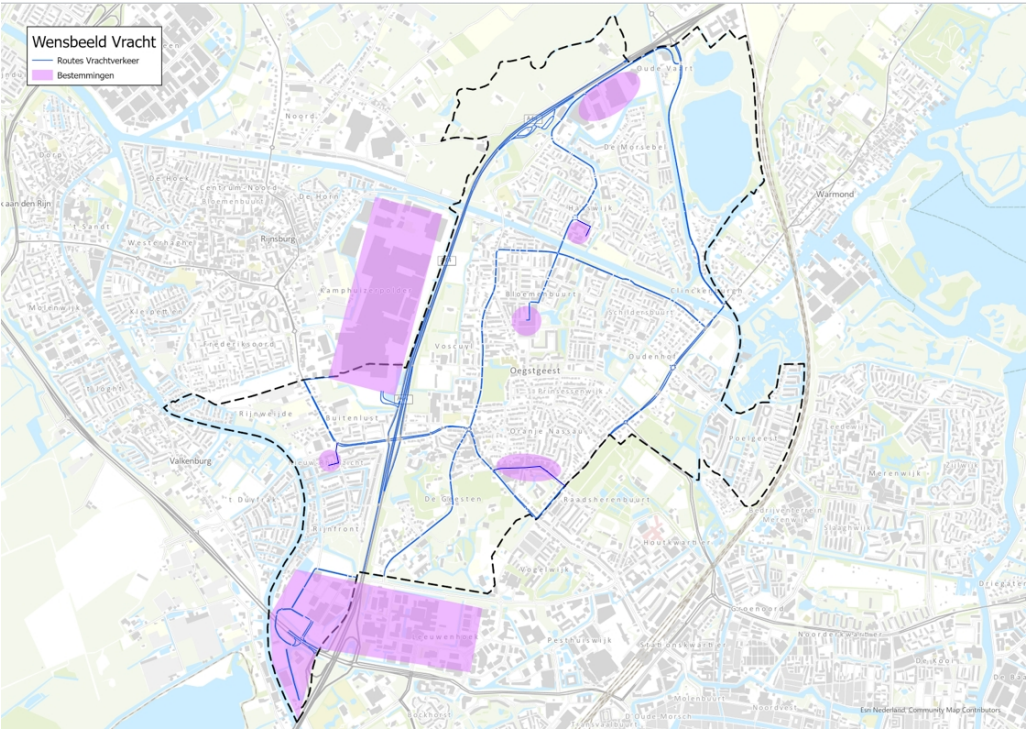
- Rijnzichtweg (tussen Oude Rijnsburgerweg en A44)
- Rijnsburgerweg
- Laan van Oud Poelgeest (tussen rotonde Hofdijck en Abtspoelweg)
- Abtspoelweg
- Haarlemmertrekvaart
- Rhijnhofweg
- Sublimes
- De Limes
- François Aragostraat



A) Logistieke bedrijven

De gemeente Oegstgeest streeft ernaar om het vrachtverkeer zoveel mogelijk via de gebiedsontsluitingswegen te laten verlopen. In het wensbeeld voor vrachtverkeer (motorvoertuigen langer dan 6 meter en/of zwaarder dan 3.500 kg) zijn de gebiedsontsluitingswegen (GOW's) wegen naar de belangrijkste bestemmingen, zoals bedrijventerreinen en centrumwinkelgebieden, opgenomen in het netwerk voor vrachtverkeer. Voor bestemmingsvrachtverkeer geldt dat zij bij hun bestemming moeten kunnen komen.

De gemeente Oegstgeest zet zich in voor zoveel mogelijk duurzaam vervoer. Dit sluit aan bij de zero-emissiezone in Leiden. Door hier zoveel mogelijk bij aan te sluiten kan Oegstgeest profiteren van de relatief zware maatregel in de buurgemeente.



Wensbeeld Vracht

9 Ambities

9.1

Om de ambities en wensbeelden uit dit programma te bereiken zijn er diverse maatregelen waar de gemeente Oegstgeest komende jaren mee aan de slag gaat. De maatregelen zijn in dit hoofdstuk per pijler uitgewerkt tot concrete maatregelen.

Ambitie	Gezonde leefomgeving	Verkeersveiligheid	Bereikbaarheid
1 Onderzoeken en implementeren 15 minuten gemeente	X		X
2 Realiseer recreatieve verbindingen	X		
3 Herijken parkeernota 2021	X		
4 Reductie van emissies en geluid	X		
5 Onderzoek milieuzones	X		X
6 Actieplan toegankelijkheid	X	X	
7 Actieplan duurzame mobiliteit	X		X
8 Herinrichten van wegen en kruispunten	X	X	
8A Herinrichten Willibrordrotonde	X	X	
8B Herinrichten Rijnzichtweg	X	X	
9 Verder inrichten schoolzones		X	
10 Inzetten gedrag en educatieplan	X	X	X
11 Verbeteren fietsinfrastructuur		X	X
12 Aanpak zichtbaarheid op voetgangersoversteekplaatsen		X	
13 Lobby doorstroming op stroomwegen			X
14 Versterken OV-netwerk	X		X
15 Actieplan Duurzame logistiek			X
16 Regionale samenwerking			X

9.2 Gezonde leefomgeving creëren

9.2.1

In dit hoofdstuk worden de zeven maatregelen die onder de pijler gezonde leefomgeving vallen uiteengezet. Daarnaast zijn er andere maatregelen die, hoewel ze primair onder andere pijlers vallen, ook een directe

invloed hebben op de leefomgeving. In onderstaande tabel zijn alle relevante maatregelen overzichtelijk weergegeven, waarbij de maatregelen die primair onder een andere pijler vallen cursief zijn weergegeven.

Maatregelen gezonde leefomgeving	
1	Onderzoeken en implementeren 15-minuten gemeente
2	Realiseer recreatieve verbindingen
3	Herijken parkeernota 2021
4	Reductie van emissies en geluid
5	Onderzoek milieuzones
6	Actieplan toegankelijkheid
7	Actieplan duurzame mobiliteit
8	Herinrichten van wegen en kruispunten (zie H 7.2)
8A	Herinrichten Willibrordrotonde (zie H 7.2)
8B	Herinrichten Rijnschiedweg (zie H 7.2)
10	Inzetten gedrag en educatieplan (zie H 7.2)
14	Versterken OV-netwerk (zie H 7.3)

9.2.2 Maatregel 1: Onderzoeken en implementeren 15 minuten gemeente

De gemeente Oegstgeest streeft naar een compacte en toegankelijke leefomgeving waarin dagelijkse voorzieningen binnen 15 minuten bereikbaar zijn, bij voorkeur te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. Dit sluit aan bij het principe van de '15-minuten gemeente', dat bijdraagt aan een gezonde leefstijl, minder autogebruik en een hogere ruimtelijke kwaliteit.

Oegstgeest is in de huidige situatie grotendeels al een 15-minuten gemeente (zie figuur 7-1 en bijlage 6). De focus ligt daarom op het versterken van bestaande (voetganger)verbindingen en het verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen in wijken waar dit nog niet vanzelfsprekend is. De belangrijkste focusgebieden zijn op dit moment de schoollocaties, HOV-haltes, locaties ouderen en de winkelgebieden (zie hoofdstuk 6.1). Daarbij wordt samengewerkt met regionale partners in Holland-Rijnland en de Westflank om het concept ook op bovenlokale schaal te realiseren.



Figuur 7-1: Loop- en fietsafstanden (15 minuten) van willekeurige locaties in Oegstgeest

9.2.3 Maatregel 2: Realiseren recreatieve verbindingen

De gemeente Oegstgeest streeft naar een compacte en toegankelijke leefomgeving waarin dagelijkse voorzieningen binnen 15 minuten bereikbaar zijn, bij voorkeur te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. Dit sluit aan bij het principe van de '15-minuten gemeente', dat bijdraagt aan een gezonde leefstijl, minder autogebruik en een hogere ruimtelijke kwaliteit.

Oegstgeest is in de huidige situatie grotendeels al een 15-minuten gemeente (zie figuur 7-1 en bijlage 6). De focus ligt daarom op het versterken van bestaande (voetganger)verbindingen en het verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen in wijken waar dit nog niet vanzelfsprekend is. De belangrijkste focusgebieden zijn op dit moment de schoollocaties, HOV-haltes, locaties ouderen en de winkelgebieden (zie hoofdstuk 6.1). Daarbij wordt samengewerkt met regionale partners in Holland-Rijnland en de Westflank om het concept ook op bovenlokale schaal te realiseren.



Figuur 7-2: Zoeklocaties (groene pijlen) voor recreatieve verbindingen

Door het toevoegen van rustpunten en het verbeteren van de belevingswaarde van deze routes, ontstaat een netwerk dat uitnodigt tot bewegen en ontmoeten en daarmee bijdraagt aan zowel de fysieke als sociale gezondheid van de inwoners.

9.2.4 Maatregel 3: Herijken parkeernota 2021

De gemeente wil graag de parkeernota 2021 herijken om zo meer ruimte te bieden voor voetgangers en fietsers en de parkeerdruk te verlagen. Met deze maatregel moeten de parkeernormen beter aansluiten bij actuele ruimtelijke ontwikkelingen, het werkelijke autobezit en de ambities op het gebied van duurzame mobiliteit. Door het herzien van parkeernormen en het stimuleren van alternatieven voor de auto, ontstaat er meer ruimte voor groen, verblijfskwaliteit en actieve mobiliteit in de openbare ruimte. Bij het herijken worden ook de mogelijkheden verkend voor gereguleerd parkeren, zoals vergunning- of betaald parkeren. Dit kan helpen om parkeerdruk in woonwijken, bij voorzieningen en op bedrijventerreinen te beheersen. Het doel is om het ruimtegebruik te optimaliseren en de leefbaarheid in de wijken te verbeteren, zonder de bereikbaarheid uit het oog te verliezen.

Het invoeren van gereguleerd (betaald) parkeren wordt terughoudend toegepast. Het betreft nu nog slechts een verkenning, alleen als de parkeerdruk hiertoe aanleiding geeft of dat bewoners aangeven hier behoefte aan te hebben, passen we dit toe. Dit doen we bijvoorbeeld vanwege waterbedeften van het parkeerbeleid van buurgemeenten. In winkelgebieden wordt ook rekening gehouden met winkeliers en winkelend publiek.

9.2.5 Maatregel 4: Reductie van emissies en geluid

Een gezonde leefomgeving vraagt om het terugdringen van geluidsoverlast en luchtvervuiling. Een belangrijke stap is het afwaarderen van wegen naar 30 km/uur (GOW30), wat kan leiden tot minder verkeersgeluid, een hogere verkeersveiligheid en meer ruimte voor verblijfskwaliteit. De herinrichting van wegen wordt waar mogelijk gecombineerd met groot onderhoud, in lijn met het Meerjarenonderhoudsplan (MJOP), zie ook maatregel 8.

Daarnaast wordt ingezet op het realiseren van geluidsschermen langs de A44, waarmee de geluidsoverlast van snelwegverkeer voor omwonenden wordt verminderd. Hierbij wordt ook gekeken naar innovatieve oplossingen, zoals de integratie van zonnepanelen in de schermen, waarmee duurzaamheid en energietransitie worden gecombineerd. De A44 is in beheer bij Rijkswaterstaat en is dan ook verantwoordelijk voor mogelijke maatregelen. De gemeente Oegstgeest zet zich in voor de lobby voor het plaatsen van deze geluidsschermen om zo de geluidshinder te reduceren.

Deze maatregel sluit aan bij het Actieplan Geluid en vormt onderdeel van een structurele aanpak van geluidsproblematiek. Door emissies en geluid te reduceren, draagt de gemeente bij aan een gezondere leefomgeving en een positieve impact op het milieu en de volksgezondheid.

9.2.6 Maatregel 5: Onderzoek milieuzones

Om de luchtkwaliteit te verbeteren en de leefomgeving gezonder te maken, onderzoekt de gemeente Oegstgeest de invoering van milieuzones. Deze maatregel sluit aan bij landelijke en regionale ontwikkelingen, zoals ook de invoering van de zero-emissiezone in de gemeente Leiden. Het onderzoek moet antwoord geven op (onder andere) de volgende vragen:

- Hoe is de huidige situatie (de luchtkwaliteit en verkeersstromen)?
- Wat zijn de effecten op de bereikbaarheid en economie?
- Hoe is het draagvlak en handhaafbaarheid?

Een milieuzone wordt beschouwd als een mogelijke vervolgstap binnen een bredere aanpak van duurzame mobiliteit en het vergroten van leefbaarheid. Door vervuulende voertuigen te weren uit gevoelige gebieden, zoals woonwijken en schoolomgevingen, kan de uitstoot van schadelijke stoffen worden verminderd. Dit

draagt bij aan het terugdringen van geluidsoverlast, het verbeteren van de volksgezondheid en het behalen van klimaatdoelstellingen.

9.2.7 Maatregel 6: Actieplan toegankelijkheid

Toegankelijkheid is een essentieel onderdeel van een gezonde en inclusieve leefomgeving, dit sluit aan op de Lokale Inclusieagenda 2024–2025 van de gemeente Oegstgeest. Deze agenda is opgesteld om te zorgen dat iedereen, ongeacht een beperking, volwaardig kan meedoen in de samenleving van Oegstgeest. Om dit te verwezenlijken, is het opstellen van een actieplan toegankelijkheid noodzakelijk. Dit actieplan richt zich op het aanpakken van toegankelijkheidsknelpunten in de openbare ruimte voor iedereen.

De maatregel is gebaseerd op het STOMP-principe, waarbij de mens centraal staat in de inrichting van de ruimte en de auto niet leidend is. Daarbij heeft de gemeente speciale aandacht voor ouderen, mensen met een beperking en andere kwetsbare groepen. Een uitwerking van dit actieplan toegankelijkheid betekent dat we drempelloze en veilige routes, toegankelijke voorzieningen en voldoende rustpunten in de openbare ruimte realiseren.

Onderdelen van het actieplan zijn:

- In kaart brengen van voorzieningen die goed toegankelijk moeten zijn.
- Het identificeren van toegankelijkheidsknelpunten in de infrastructuur, op de gewenste looproutes zoals opgenomen in het wensbeeld (hoofdstuk 6.1). Het gaat onder andere om de looproutes Lange Voort, Van Lange Voort naar het Marga Mincopad (via de Jan Hendrik Oortbrug), Haarlemmerstraatweg langs De Boeg, De Kempenerstraat, Terweeweg (tussen Lange Voort en de Kempenerstraat) de toeleidende wegen naar de Willibrordrotonde, en nieuwe verbindingen in Nieuw Rhijnegeest-Zuid.
- Het opstellen van een plan van aanpak om de top 10 toegankelijkheidsknelpunten op te lossen, met onderscheid tussen korte, middellange en lange termijn.

9.2.8 Maatregel 7: Actief inzetten op emissievrij vervoer

Het elektrische wagenpark groeit en zeker ook in Oegstgeest. Om de transitie naar emissievrij vervoer verder te ondersteunen, blijft de gemeente Oegstgeest zich inzetten op een combinatie van reactief vraagvolgend en strategisch/proactief plaatsen van laadpalen ten behoeve van elektrische voertuigen (EV's) en het onderzoeken naar de haalbaarheid van een milieuzone (zie maatregel 5). Een mogelijke dreiging voor deze maatregel is de netcongestie.

Zo blijft de gemeente anticiperen op de groei van het elektrische wagenpark door laadvoorzieningen al in een vroeg stadium mee te nemen in de planvorming van nieuwe woonwijken en de bouw van nieuwe woningen. Zie ook de laadvisie 'infrastructuur voor elektrisch rijden'.

Hierbij wordt gebruikgemaakt van gebruikdata en prognoses over toekomstig laadgedrag, zodat de laadinfrastructuur aansluit op de daadwerkelijke behoefte. Dit draagt bij aan het gebruiksgemak voor EV-gebruikers en voorkomt toekomstige knelpunten. Door elektrisch vervoer te faciliteren, wordt niet alleen de uitstoot van schadelijke stoffen verminderd, maar ook de geluidsoverlast teruggedrongen. Daarmee levert deze maatregel een directe bijdrage aan een gezondere en stillere leefomgeving.

Onderzoek milieuzone (zie maatregel 5)

De gemeente onderzoekt de mogelijkheid van een milieuzone. Bij invoering van een milieuzone is de potentie om ook een duurzamere vorm van vervoer voor logistiek in te voeren.

9.3 Verbeteren van de verkeersveiligheid

9.3.1

In dit hoofdstuk worden de vier maatregelen en twee submaatregelen die onder de pijler verkeersveiligheid vallen uiteengezet. Daarnaast zijn er andere maatregelen die, hoewel ze primair onder andere pijlers vallen, ook een directe invloed hebben op de verkeersveiligheid. In onderstaande tabel zijn alle relevante maatregelen overzichtelijk weergegeven.

Maatregelen verkeersveiligheid	
8	Herinrichten van wegen en kruispunten
8A	Herinrichten Willibrordrotonde
8B	Herinrichten Rijnzichtweg
9	Verder inrichten schoolzones
10	Inzetten gedrag en educatieplan
11	Verbeteren fietsinfrastructuur
12	Aanpak zichtbaarheid op voetgangersoversteekplaatsen
6	Actieplan toegankelijkheid (Zie H7.1)

9.3.2 Maatregel 8: Herinrichten van wegen en kruispunten

Om de verkeersveiligheid in Oegstgeest structureel te verbeteren, richt de gemeente zich op het actief terugbrengen van risicolocaties. De hoogrisicolocaties zoals opgenomen op de opgavekaart in hoofdstuk 4 worden als eerste opgepakt. We kijken hier bijvoorbeeld naar routes zoals de Oude Rijnsburgerweg - Schoonzicht – Rhijnhofweg, of de Terweeweg of de De Kempenaerstraat. Door deze gevaarlijke verkeerssituaties aan te pakken, willen we het aantal ongevallen verminderen en de leefomgeving veiliger maken voor alle weggebruikers.

Naast het aanpakken van de hoogrisicolocaties gaan we een aantal wegen herinrichten. Om de verkeersveiligheid te vergroten herwaardenen we de wegcategorie van de volgende wegen naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur: Endegeesterstraatweg, Rhijngeesterstraatweg, Dorpsstraat, President Kennedylaan, Haaswijklaan, Haarlemmerstraatweg, de Oude Rhijnhofweg, Rijnzichtweg (tussen A44 en Willibrordrotonde), Geversstraat, Leidsestraatweg, Warmonderweg en Laan van Oud Poelgeest (tot de rotonde Hofwijck). Bij herinrichting van deze wegen is specifieke aandacht voor het scheiden van fietsverkeer, zodat fietsers en automobilisten elkaar minder kruisen en de kans op conflicten afneemt (zie ook bijlage 7).

Op een aantal wegen blijft de wegcategorie gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur behouden. Echter gaan we op deze wegen ook aan de slag met het scheiden van fietsverkeer van gemotoriseerd verkeer. Locaties hierbij zijn de François Aragostraat en de Rijnsburgerweg.

Daarnaast gaan we bij de herinrichting van de wegen en kruispunten die bekend staan als hoogrisicolocaties kijken naar voor veilige oversteeklocaties op routes naar scholen, sportvoorzieningen en centrale ontmoetingsplekken.

De aanpak van deze locaties (kruispunten en wegen) gebeurt planmatig en wordt waar mogelijk gecombineerd met groot onderhoud, in lijn met het Meerjarenonderhoudsplan (MJOP). Wanneer infrastructuurele aanpassingen worden opgepakt zet de gemeente ook in op gedragscampagnes om vooraf en achteraf de verkeersdeelnemers te attenderen op de veranderde situatie.

9.3.3 Maatregel 8A: Herinrichten Willibrordrotonde

De Willibrordrotonde (kruising Geversstraat, Nassaulaan, Rhijngeesterstraatweg en Rijnzichtweg) is een bekend verkeersknelpunt. Het herinrichten van de Willibrordrotonde is een reeds lopend project. Doel is het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming, met extra aandacht voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Hierbij wordt gewerkt aan een herinrichtingsvoorstel dat aansluit op de lopende HOV-studie Leiden - Noordwijk.

9.3.4 Maatregel 8B: Herinrichten Rijnzichtweg

De Rijnzichtweg is aangegeven als een onveilige locatie binnen Oegstgeest. De weg wordt gecategoriseerd als GOW30 tot aan de A44, waarmee deze aansluit bij de functie van de weg binnen het lokale en regionale netwerk. Het herinrichten van de Rijnzichtweg is een reeds lopend project en richt zich op het versimpelen van het wegvak. Hiermee wordt de verkeerssituatie overzichtelijker en veiliger voor alle weggebruikers. De herinrichting wordt afgestemd op de lopende HOV-studie Leiden - Noordwijk.

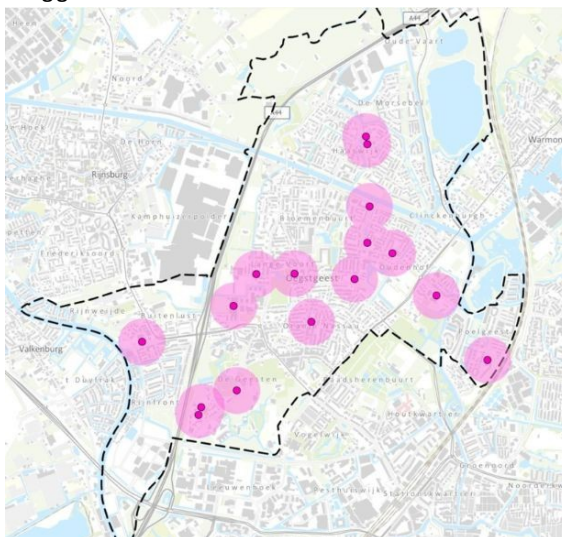
9.3.5 Maatregel 9: Verder inrichten schoolzones

Om de verkeersveiligheid voor kinderen en jongeren te verbeteren, zet Oegstgeest in op het verder inrichten van veilige schoolzones. Hierbij wordt voortgebouwd op de koers uit het Mobiliteitsplan 2017–2027, waarin de herinrichting van schoolomgevingen al als speerpunt is benoemd.

In de directe omgeving van scholen, zorgen schoolzones voor een veilige en overzichtelijke plek waar kinderen veilig kunnen oversteken, fietsen of worden afgezet. Door het verlagen van de snelheid, het

aanbrengen van duidelijke markeringen en het inrichten van kindvriendelijke infrastructuur, wordt het risico op ongevallen sterk verminderd. Daarnaast is het essentieel om ook de routes naar de schoolomgeving veilig en aantrekkelijk te maken. Dit gebeurt door het toepassen van gerichte maatregelen zoals verkeersdrempels, duidelijke markeringen, veilige oversteekplaatsen en het aanleggen van veilige fietsroutes.

Zo wordt de hele route van huis naar school veiliger en wilt de gemeente Oegstgeest stimuleren om kinderen lopend of fietsend naar school te brengen. Wat ook bijdraagt aan een gezonde en zelfstandige ontwikkeling van de jonge weggebruikers.



Figuur 7-3: Schoollocaties en -omgevingen

9.3.6 Maatregel 10: Inzetten gedrag en educatieplan

Niet alle veiligheidsknelpunten zijn aan te pakken met een fysieke maatregel, maar komen ook voort uit het feit dat mensen niet goed begrijpen wat er wordt verwacht. Niet vreemd, want na het halen van een rijbewijs is er geen verplichte verkeersscholing terwijl voertuigen, wetten en wegen wel veranderen.

Naast fysieke maatregelen in de openbare ruimte zet de gemeente Oegstgeest daarom ook in op verkeers-educatie en voorlichting van de risicogroepen, schoolkinderen en ouders om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Permanente gedrag en educatieplan

De gemeente stelt een gedrag- en educatieplan op voor alle leeftijdsgroepen en vervoerswijzen, waaronder jongeren, ouderen, bewoners van het asielzoekerscentrum (AZC) en beroepsvervoerders. Dit wordt ook wel Permanente Verkeerseducatie genoemd. Het idee hierachter is dat verkeersdeelnemers op iedere leeftijd informatie, educatie en scholing op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid kunnen krijgen. Dit is afgestemd op hun levensfase en eventueel de vervoerswijze waar ze veel gebruik van maken.

Verkeersveiligheidscampagnes en trainingen

Landelijk, provinciaal en regionaal worden er campagnes gevoerd gericht op het verbeteren van gedrag in het verkeer. We sluiten aan op de campagnes die op hoger overheidsniveau worden georganiseerd. Gezamenlijkheid zorgt voor een brede uitstraling en daarmee zijn de investeringen ook laag. Aanvullend zetten we in op specifieke campagnes die aansluiten bij de doelgroepen vanuit het gedrag en educatieplan zodat we op maat gemaakte campagnes en trainingen inzetten.

9.3.7 Maatregel 11: Verbeteren fietsinfrastructuur

De gemeente Oegstgeest hanteert het principe van 'Duurzaam Veilig' als leidraad voor de inrichting van de fietsinfrastructuur. De ontwerprichtlijnen van het CROW voor het fietsverkeer worden momenteel aangescherpt. Wanneer aanpassingen aan de infrastructuur plaats vinden worden hiervoor de meest recente kwaliteitseisen en ontwerprichtlijnen gehanteerd die vanuit het CROW van toepassing zijn. Zo

houden we rekening met de diversiteit aan fietsen, zoals bakfietsen, speed pedelecs en fatbikes, met aandacht voor onderlinge snelheidsverschillen.

Bij herinrichting van wegen en kruispunten, zie ook maatregel 8, hebben we specifiek aandacht voor het verhogen van verkeersveiligheid en het gebruiksgemak voor de fietser. Door meer prioriteit te geven aan de fietser bij de herinrichting sluit we aan bij het STOMP-principe. Dit doen we zoal door:

- Het scheiden van fiets- en autoverkeer van elkaar op de ontsluitende wegen. De gemeente gaat onderzoeken waar scheiding van langzaam en snel fietsverkeer mogelijk is en hoe gevaarlijke situaties kunnen worden voorkomen door slimme inrichting.
- Meer kwaliteit bieden op de hoofdroutes en schoolroutes (zie ook maatregel 9) zoals het bieden van bredere paden of het gebruik van modulaire betonplaten (tegen opkomende boomwortels).
- Naast de fietsroutes zijn goede fietsparkeervoorzieningen nodig voor het stimuleren van fietsgebruik. Deze krijgen een kwaliteitsimpuls en worden uitgebreid bij de voorzieningen zoals bij de De Kempenaerstraat, Rustenburgerpad en Lange Voort.

Verkennen mogelijkheden voor inrichting 'auto te gast' of 'fietsstraat'

De gemeente Oegstgeest gaat onderzoeken welke straten kunnen worden ingericht als 'auto te gast' of 'fietsstraat' om voetgangers en fietsers meer prioriteit te geven en de leefbaarheid te vergroten. Deze herinrichting is bedoeld om het comfort, de veiligheid en de doorstroming van het fietsverkeer te verbeteren.

De gemeente denkt hierbij aan de Schoutenburgstraat, Terweeweg, De Kempenaerstraat en de Lange Voort. Deze wegen zijn niet gecategoriseerd als gebiedsontsluitende wegen, maar hebben wel specifieke verkeersveiligheidsaandachtspunten. Zo maken de Schoutenburgstraat en de Lange Voort deel uit van het hoofdfietsrouten netwerk en de Terweeweg van het secundaire fietsnetwerk. Alle drie de wegen zijn ook belangrijke looproutes voor voetgangers en zowel de Terweeweg als de Lange Voort zijn belangrijke routes richting een aantal schoollocaties. Een aandachtspunt bij de Lange Voort is dat deze route onderdeel uitmaakt van het OV-netwerk en dat het gebruik door auto's hoog is.

Realiseren van de doorfietsroutes

De gemeente Oegstgeest werkt samen met de regio en omliggende gemeenten om doorfietsroutes te onderzoeken en te verbeteren. We trekken samen met de regio op om de routes te verbeteren. Hierbij zetten we onder andere als eerste in op routes 2 (Leiden – Oegstgeest - Katwijk) en 7 (Leiden – Oegstgeest - Voorhout – Noordwijk).

9.3.8 Maatregel 12: Aanpak zichtbaarheid op voetgangersoversteekplaatsen

Veel voetgangersoversteekplaatsen in Oegstgeest zijn slecht zichtbaar en / of worden slecht verlicht, zoals bijvoorbeeld op het kruispunt Terweeweg met de Leidsestraatweg. Daarom gaat de gemeente Oegstgeest de zichtbaarheid op voetgangersoversteekplaatsen verbeteren, door middel van een specifieke aanpak waarbij eerst prioriteit wordt gegeven aan de voetgangersoversteekplaatsen op drukke doorgaande wegen. Bij de afweging tussen het aantal voetgangersoversteekplaatsen en de veiligheid gaat de voorkeur uit naar een voldoende aantal veilige, toegankelijke (inclusieve), goed zichtbare en goed verlichte voetgangersoversteekplaatsen op voor de looproutes logische plekken.

9.4 Investeren in bereikbaarheid

9.4.1

In dit hoofdstuk worden de vier maatregelen die onder de pijler bereikbaarheid vallen uiteengezet. Daarnaast zijn er andere maatregelen die, hoewel ze primair onder andere pijlers vallen, ook een directe invloed hebben op de bereikbaarheid. In onderstaande tabel zijn alle relevante maatregelen overzichtelijk weergegeven.

Maatregelen bereikbaarheid	
13	Lobby doorstroming op stroomwegen
14	Versterken OV-netwerk
15	Actieplan duurzame logistiek
16	Regionale samenwerking
1	Onderzoeken en implementeren 15 minuten gemeente (zie H7.1)
5	Onderzoek milieuzones (zie H7.1)
7	Actieplan duurzame mobiliteit (zie H7.1)
10	Inzetten gedrag en educatieplan (zie H7.2)
11	Verbeteren fietspaden (zie H7.2)

9.4.2 Maatregel 13: Lobby voor doorstroming op doorgaande wegen

De gemeente zet in op het ontmoedigen van doorgaand gemotoriseerd verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de gemeentegrenzen. Dit verkeer wordt zoveel mogelijk afgewikkeld via hoofdwegen die daarvoor zijn ingericht en geschikt zijn qua capaciteit en functie:

- N206
- Haarlemmertrekvaart (N444)
- A44

De provincie Zuid-Holland is wegbeheerder van de N206 en de Haarlemmerstraatweg (N444) richting de A44, Rijkswaterstaat is de wegbeheerder van de A44. De gemeente zet zich in op het optimaliseren van de doorstroming op deze hoofdstructuren.



Figuur 7-4: Wegen onderdeel van de hoofdstructuur in de gemeente Oegstgeest

9.4.3 Maatregel 14: Lobby voor versterking van het OV-netwerk

De gemeente Oegstgeest streeft naar een verbetering van het openbaar vervoer door een robuust en fijnmazig OV-netwerk te realiseren. De provincie Zuid-Holland is concessieverlener voor het openbaarvervoer in Oegstgeest.

De gemeente zet zich in door een actieve lobby richting de concessieverlener en gezamenlijke investeringen in infrastructuur. Het doel is een toekomstbestendig en toegankelijk OV-netwerk voor alle doelgroepen.

De gemeente richt zich op:

- Het versterken van de multimodale bereikbaarheid voor goede verbindingen naar bedrijven, voorzieningen en instellingen. Oegstgeest vervult een strategische positie als schakel tussen Leiden, Katwijk en Noordwijk.
- Fijnmazig OV-netwerk te realiseren met haltes op loopafstand (binnen 500 meter) van de meeste woningen. Waarbij de bussen en haltes voor alle doelgroepen toegankelijk en gebruiksvriendelijk zijn. (Zie ook maatregel 6 Actieplan toegankelijkheid).
- Het verhogen van de frequentie en betrouwbaarheid. Door het realiseren van een HOV-verbinding, kortere wachttijden en betere aansluiting op andere vervoersvormen wordt het OV een aantrekkelijker alternatief voor de auto.
- De routing door de wijk Nieuw Rhijngeest.

Een belangrijk onderdeel van deze lobby is de realisatie van HOV-verbindingen voor een snelle en comfortabele verbindingen binnen de regio. De gemeente werkt hierin nauw samen met omliggende gemeenten en de provincie Zuid-Holland.

9.4.4 Maatregel 15: Actieplan duurzame logistiek

Om de uitstoot en overlast van logistiek verkeer in Oegstgeest te beperken, stelt de gemeente een actieplan voor duurzame logistiek op. De focus ligt op het efficiënter organiseren van goederenvervoer en het stimuleren van schone vervoersmiddelen, in lijn met de koers van de gemeente Leiden en het RIA-project van Holland-Rijnland.

In het actieplan worden de volgende maatregelen verkend:

- Het beperken van bevoorrading met grote vrachtwagens in woongebieden. Bijvoorbeeld door het realiseren van pick-up points en het hanteren van venstertijden voor vrachtverkeer.
- Daarnaast wordt het gebruik van kleinere en elektrische voertuigen actief gestimuleerd, wat bijdraagt aan een stillere en schonere leefomgeving. (Zie ook maatregel 7: actief inzetten op emissievrij vervoer).
- Het creëren van logistieke hubs, waarmee de efficiëntie van goederenvervoer wordt verhoogd en het aantal voertuigbewegingen in de kern van Oegstgeest wordt verminderd. Op dit moment loopt een regionaal onderzoek dat zich richt op de potentie van verschillende hub-locaties voor zowel personenvervoer als bevoorrading.
- De gemeente onderzoekt bovendien de mogelijkheden voor het invoeren van milieuzones, om vervuilende voertuigen te weren uit gevoelige gebieden (zie maatregel 5).

9.4.5 Maatregel 16: Regionale samenwerking

De gemeente Oegstgeest streeft naar een optimale bereikbaarheid. Voor het realiseren van een goed functionerend mobiliteitssysteem is nauwe samenwerking met regionale partners essentieel. Oegstgeest werkt daarom actief samen met buurgemeenten, de provincie Zuid-Holland, Holland-Rijnland en landelijke partijen aan de ontwikkeling van infrastructuurprojecten en beleidsafstemming.

De focus ligt op thema's zoals de multimodale bereikbaarheid van bedrijven, voorzieningen en instellingen, en het beheersen van de belasting van het netwerk door het verbeteren van de doorstroming op hoofdwegen.

Daarbij zet de gemeente specifiek in op samenwerking door regelmatig met hen overleggen te hebben:

- Regionale partners als de buurgemeenten en Holland-Rijnland aan de ontwikkeling van infrastructuurprojecten.
- Rijkswaterstaat voor de A44.
- Provincie Zuid-Holland voor de N444 en N206 en de OV-concessie.

10 Uitvoeringsagenda

In dit hoofdstuk prioriteren we de maatregelen uit het vorige hoofdstuk.

Voor de prioritering gelden de volgende termijnen:

1. Start tussen 0 en 4 jaar.
2. Start tussen 4 en 8 jaar.
3. Start later dan 8 jaar.

De doorlooptijd en afronding van de maatregelen kan buiten de aangegeven termijn liggen. De prioritering van de maatregelen is gemaakt op basis van verschillende aspecten:

- De omvang en urgentie van de knelpunten (een aantal knelpunten is om die reden al naar voren gehaald).
- Werk met werk maken (of er reeds werkzaamheden gepland staan zoals rioleringswerkzaamheden).
- Ontwikkelingen (zoals woningbouwontwikkelingen).
- Mogelijkheid tot subsidie (bijvoorbeeld bij fietsprojecten, waarbij de provincie bijdraagt aan de ontwikkeling van doorfietsroutes).

Daarnaast zijn ook de kosten weergegeven voor de maatregelen, in verschillende categorieën.

- € Alleen ureninzet vanuit de gemeente
- €€ tot 100.000 euro kosten
- €€€ 100.000 tot 1 miljoen euro kosten
- €€€€ 1 tot 5 miljoen euro kosten
- €€€€€ Meer dan 5 miljoen euro kosten

Maatregel		Termijn	Kosten
1	Onderzoeken en implementeren 15-minutengemeente	> 8 jaar	€€€
2	Realiseer recreatieve verbindingen	Op basis van MJOP	€€€
3	Herijken parkeerbeleid	0 – 4 jaar	€
4	Reductie van emissies en geluid	4 - 8 jaar	€€
5	Onderzoek milieuzones	> 8 jaar	€€
6	Actieplan toegankelijkheid	0 – 4 jaar	€€€
7	Actieplan duurzame mobiliteit	> 8 jaar	€
8	Herinrichten van wegen en kruispunten	Op basis van MJOP	€€€€€
8A	Herinrichten Willibrordrotonde	0 – 4 jaar	€€€
8B	Herinrichten Rijnschiedweg	0 – 4 jaar	€€€
9	Verder inrichten schoolzones	0-4 jaar en waar mogelijk op basis van MJOP	€€€
10	Inzetten gedrag en educatieplan	Doorlopend	€
11	Verbeteren fietsinfrastructuur	Op basis van MJOP	€€€€
12	Aanpak zichtbaarheid op voetgangersoversteekplaatsen	0 – 4 jaar	€€
13	Lobby doorstroming op doorlopende wegen	Doorlopend	€
14	Lobby versterken OV-netwerk	4 - 8 jaar	€
15	Actieplan Duurzame logistiek	> 8 jaar	€
16	Regionale samenwerking	Doorlopend	€

Bijlage II Beleidskaders

Landelijke, provinciale en regionale ontwikkelingen beïnvloeden de mobiliteit in de gemeente Oegstgeest. In deze paragraaf vatten we de relevante passages samen. We gebruiken deze als algemene uitgangspunten en input voor dit Programma. Daarnaast biedt dit Programma kaders die we kunnen toepassen bij regionale en provinciale ambities, opgaven en vraagstukken.

[Gereserveerd]

1 Nationaal en provinciaal beleid

A) Omgevingswet (2024)

In 2024 is de Omgevingswet ingegaan. De Omgevingswet introduceert een geïntegreerde aanpak voor ruimtelijke ordening, milieu en natuur. Het doel is een efficiënter en eenduidiger systeem voor vergunningverlening en ruimtelijke planning, gericht op duurzaamheid en leefbaarheid. De wetgeving stimuleert samenwerking tussen overheden, burgerparticipatie en digitale processen via het Omgevingsloket. Er is aandacht voor het inrichten van de fysieke leefomgeving en het omgaan met uitdagingen zoals klimaatverandering en energietransitie. Een gebalanceerde afweging tussen verschillende belangen is noodzakelijk.

De omgevingswet heeft gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om onder andere inwoners te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de inwoner aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming. De omgevingswet ziet toe op een fysiek gezonde leefomgeving. De verkeersstructuur kan hier een bijdrage aan leveren. De omgevingswet is toe te passen op toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet begin 2024.

B) Nationale Omgevingsvisie (2020)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) schetst de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse leefomgeving. Nederland staat voor diverse dringende uitdagingen, zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw, die lokaal, regionaal, nationaal en internationaal spelen. Deze complexe opgaven zullen het land aanzienlijk veranderen, maar bieden ook kansen om vooruitgang te boeken en de aantrekkelijkheid van Nederland te behouden en versterken voor toekomstige generaties.

De NOVI introduceert een integrale aanpak, waarbij de nadruk ligt op omgevingskwaliteit, inclusief ruimtelijke en milieukwaliteit. Het Rijk neemt een leidende rol in samenwerking met andere overheden en maatschappelijke organisaties. De visie concentreert zich op vier prioriteiten:

1. Het stimuleren van duurzaam economisch groeipotentieel voor Nederland.
2. Het creëren van ruimte voor klimaatverandering en de overgang naar duurzame energie.
3. Het versterken van leefbare, klimaatbestendige steden en regio's met voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit.
4. Het bevorderen van toekomstbestendige ontwikkeling in landelijke gebieden.

De NOVI benoemt nationale belangen die beschermd moeten worden in het beleid voor de fysieke leefomgeving, waaronder het behoud van cultureel erfgoed en landschappelijke kwaliteit.

De visie hanteert drie inrichtingsprincipes om belangenafwegingen te maken:

- Samenvoegen van belangen boven enkelvoudige benaderingen.
- Focussen op de kenmerken en identiteit van een gebied.
- Voorkomen van het afschuiven van verantwoordelijkheden.

De NOVI beoogt een cultuurverandering, waarbij Nederland evolueert naar een netwerk van goed verbonden steden en regio's, ondersteund door duurzaam transport. De visie verweeft wonen, werken, natuur en landschap steeds meer met elkaar, terwijl digitalisering en mobiliteit nauw met elkaar verweven zijn. De NOVI benadrukt de onderlinge verbondenheid van belangen in heel Nederland en biedt een gezamenlijk kader voor duurzame ontwikkeling en behoud van leefbaarheid. De NOVI is bindend voor de overheid zelf en beoogt dat provincies en gemeenten bij het opstellen van hun eigen omgevingsvisies rekening houden met de richtlijnen en principes uit de NOVI.

C) NOVEX Zuidelijke Randstad

Het NOVEX-programma voor de Zuidelijke Randstad richt zich op het ontwikkelen van een toekomstbestendige, innovatieve en economisch krachtige metropool. Het ontwikkelperspectief bevat strategische keuzes en samenwerkingsafspraken tussen Rijk, provincie, waterschappen, gemeenten en maatschappelijke partners. De uitvoeringsagenda beschrijft hoe deze ambities en doelstellingen bereikt kunnen worden, met nadruk op groene, klimaatadaptieve verstedelijking, de toekomst van de metropool, en gebiedsontwikkeling.

Voor de gemeente Oegstgeest is de relevantie van NOVEX Zuidelijke Randstad groot. Oegstgeest kan profiteren van verbeterde infrastructuur, duurzame verstedelijking en een versterkte samenwerking met andere gemeenten en partners in de regio. Dit kan leiden tot een betere leefomgeving, meer economische kansen en een hogere kwaliteit van leven voor de inwoners.

D) Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) presenteert de langetermijnvisie van de Rijksoverheid op ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in het jaar 2040. Het document stelt richtlijnen vast voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving tot 2040, met een nadruk op duurzaamheid, efficiënt ruimtegebruik en mobiliteit.

De SVIR benadrukt het belang van het versterken van de economische concurrentiepositie van Nederland en het ondersteunen van duurzame groei. Het pleit voor een integrale aanpak waarin ruimte, infrastructuur en milieu in samenhang worden beschouwd. De visie omvat enkele belangrijke aspecten:

1. Decentrale aanpak: De SVIR stimuleert gemeenten en provincies om meer verantwoordelijkheid te nemen voor ruimtelijke planning, zodat zij beter kunnen inspelen op lokale behoeften en kansen.
2. Ruimtelijke hoofdstructuur: De visie schetst een hoofdstructuur van de ruimtelijke inrichting van Nederland, waarin steden en dorpen worden verbonden door kwalitatief hoogwaardige infrastructurele netwerken, zoals wegen, spoorwegen en vaarwegen.
3. Duurzaamheid: Duurzaamheid vormt een kernprincipe. De visie streeft naar energiezuinige steden, vermindering van de druk op natuur en landschap, en het beschermen van waterveiligheid.
4. Benutting bestaande infrastructuur: Het document benadrukt het belang van het optimaliseren van bestaande infrastructuur voordat er nieuwe projecten worden gestart, om onnodige ruimteclaims te voorkomen.
5. Mobiliteit: De visie bevordert een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem dat verschillende vervoerswijzen integreert en zorgt voor goede bereikbaarheid van steden en regio's.

Over het geheel genomen wil de SVIR de balans vinden tussen economische groei, leefbaarheid, natuurbehoud en mobiliteit, met een nadruk op samenwerking tussen verschillende overheidsniveaus en betrokken belanghebbenden.

E) Mobiliteitsvisie 2050 – Hoofdpijnennotitie

De Rijksoverheid werkt aan een meer samenhangend beleid om de bereikbaarheid te verbeteren. Het huidige beleid is te versnipperd, wat problematisch is gezien de uitdagingen voor een duurzaam systeem. Deze notitie legt de basis voor een meer geïntegreerd bereikbaarheidsbeleid.

De Contourennota van 14 oktober 2022 vormt het uitgangspunt voor deze notitie. Hierin worden de principes, aanpak en het proces beschreven. De Mobiliteitsvisie 2050 vormt de overkoepelende strategie en verbindt de deelvisies over mobiliteit, zoals Automobiliteit, Openbaar Vervoer, Fiets, Goederenvervoer, Luchtvaart en Duurzame Energiedragers.

De vier hoofdlijnen richting 2050 zijn:

1. Het nastreven van integrale doelen die de bereikbaarheid van vitale functies in heel Nederland waarborgen.
2. Het slim combineren, versterken en verbinden van verschillende mobiliteitsvormen om de bereikbaarheidsdoelen efficiënt te bereiken, met aandacht voor innovatie.
3. Het toekomstige mobiliteitssysteem voldoet aan eisen voor duurzaamheid, een gezonde leefomgeving en veiligheid.
4. De bovenstaande drie hoofdlijnen worden gebiedsgericht uitgewerkt in samenwerking met partners en gebruikers van het systeem. Voor goederenvervoer is dit corridorgericht en sluit aan op internationale netwerken.

Deze notitie belicht deze vier hoofdlijnen en beschrijft de aanpak van de Rijksoverheid om het bereikbaarheidsbeleid toekomstbestendig te maken. Het document is vooral overkoepelend en bedoeld om richting te geven.

F) Veilig van deur tot deur – Het strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid (SPV), opgesteld door de Rijksoverheid in 2018, vormt de basis van het nationale verkeersveiligheidsbeleid. De maatschappelijke relevantie van verkeersveiligheid is enorm. Desondanks blijft het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers toenemen, terwijl de daling van het aantal verkeersdoden stagneert.

Met de betrokkenheid van het Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's, samen met diverse maatschappelijke stakeholders, is er een innovatieve aanpak ontworpen en vastgelegd, gericht op de duurzame verbetering van verkeersveiligheid. Slechts door gezamenlijke inspanningen kan de verkeersveiligheid daadwerkelijk bevorderd worden, waarbij eenieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en expertise een waardevolle bijdrage levert.

Het SPV 2030 omarmt een nulambitie: elk slachtoffer van verkeersongevallen is er één te veel. Deze nulambitie stimuleert overheden om gezamenlijk te opereren ten behoeve van een maximaal effect op het vlak van verkeersveiligheid. Het SPV 2030 overstijgt simpelweg het samenbrengen van individuele maatregelen; het representeert een visie op een geheel nieuwe benadering. Het dient als het vertrekpunt waarvandaan alle overheidsinstanties en samenwerkingspartners gestaag aandacht schenken aan verkeersveiligheid binnen nationale, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's.

Een cruciaal onderscheid van dit beleid in vergelijking met voorgaande benaderingen is de verschuiving van een reactieve methodologie (gebaseerd op geregistreerde ongevallen) naar een proactieve aanpak (gebaseerd op risico's). Door systematisch risico's in kaart te brengen en vervolgens gerichte maatregelen te treffen om de meest substantiële risico's te reduceren, wordt de algehele verkeersveiligheid significant vergroot.

De Provincie Zuid-Holland heeft op basis van de SPV analyse een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid gemaakt voor de periode 2021 -2030. De provincie heeft extra budget voor deze periode om te investeren in het verbeteren van de verkeersveiligheid volgens de volgende actielijnen:

- Aanleg, verbeteren en beheer van infrastructuur - €150,7 miljoen.
- Verbeteren (provinciale-) wegen, gericht op doorstroming en verkeersveiligheid - €51,7 miljoen.

Cofinanciering mogelijkheden zijn:

- Tot 50% betaald de provincie mee aan projecten voor regionaal verkeer en vervoer, dus ook aan projecten van gemeenten, regio's en waterschappen voor veiliger verkeer.
- Via SRM betaald de provincie €7 miljoen per jaar aan regionale projecten voor veilig verkeer.
- Het Rijk stelt in totaal €500 miljoen beschikbaar tot 2030 ten behoeve van verkeersveiligheid.

G) Toekomst openbaar vervoer 2040

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt samen met provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail aan het toekomstbeeld van het openbaar vervoer (OV) in 2040 in Nederland. Het streven is dat iedereen snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het OV kan reizen, zowel nu als in de toekomst. Mobiliteit staat voor grote veranderingen, aangedreven door bevolkingsgroei, woningbouw en duurzaamheid.

De Ontwikkelagenda biedt inzicht in stappen tot 2040, inclusief kosten en baten. Technologische ontwikkelingen spelen een rol, waarbij reizigers actuele reisadviezen kunnen ontvangen via apps en naadloos kunnen overstappen tussen vervoerders. Schoner en duurzamer OV is ook een doel, ondersteund door internationale klimaat- en luchtkwaliteitsafspraken. Dit houdt in dat alternatieve brandstoffen, duurzame infrastructuur en materialen worden ingezet met gebruik van technologische vooruitgang. Het uiteindelijke doel is een verbeterde leefomgeving en duurzamere mobiliteit.

Inmiddels wordt door de Provincie Zuid-Holland ook gewerkt aan een OV-visie voor 2050.

H) Omgevingsvisie Zuid-Holland

De Omgevingsvisie van Zuid-Holland biedt een strategische blik op de lange(re) termijn voor de gehele fysieke leefomgeving en bevat de hoofdzaak van het te voeren integrale beleid van de provincie Zuid-Holland. De Omgevingsvisie vormt samen met de Omgevingsverordening en het Omgevingsprogramma het provinciale Omgevingsbeleid van de provincie Zuid-Holland.

De Zuid-Hollandse leefomgeving verbeteren, elke dag, dat is waar de provincie aan werkt. Zeven vernieuwingsambities laten zien waar Zuid-Holland naartoe wil. Deze ambities dienen als stip op de horizon:

1. Samen werken aan Zuid-Holland: inwoners, organisaties en bedrijven in een vroeg stadium betrekken bij besluiten.
2. Bereikbaar Zuid-Holland: efficiënt, veilig en duurzaam over weg, water en spoor.
3. Schone energie voor iedereen: op zoek naar schone energie, haalbaar en betaalbaar voor iedereen.
4. Een concurrerend Zuid-Holland: diversiteit, de economische kracht van Zuid-Holland.
5. Versterken natuur in Zuid-Holland: een aantrekkelijk landelijk gebied draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving.
6. Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland: versnellen van de woningbouw met behoud van ruimtelijke en sociale kwaliteit.
7. Gezond en veilig Zuid-Holland: beschermen en bevorderen van een gezonde, veilige leefomgeving.

De Provinciale Routekaart en de Ladder voor Duurzame Verstedelijking bieden een aantal principes voor een zorgvuldige locatiekeuze voor nieuwe ontwikkelingen:

- Eerst inbreiden: inpassen, aanpassen, transformeren
- Ontwikkelen rondom OV-knooppunten
- Kwaliteitssprong van het landschap: geen verrommeling, groenblauwe verbindingen versterken
- Infrastructuur en omgeving beter integreren

I) Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021 - 2030

In het 'Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2021-2030' staat de strategie en acties voor verkeersveiligheid beschreven voor de provincie Zuid-Holland tot 2030. Het plan is een uitwerking van het Nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid (NSPV) en heeft als doel het terugdringen van verkeersslachtoffers.

Tot 2030 ligt de prioriteit op:

- Het verbeteren van verkeersinfrastructuur
- Het versterken van handhaving en educatie
- Het stimuleren van innovaties zoals slimme technologieën en data- analyse.

J) Regionale strategie Mobiliteit – Holland Rijnland

De 'Regionale Strategie Mobiliteit' is de strategie mobiliteit van de regio Holland Rijnland. Een toekomstbestendig mobiliteitssysteem vraagt een aanpak op regionale schaal. Het mobiliteitssysteem loopt tegen de grenzen van de capaciteit aan. Daarmee gepaard gaan zorgen over de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Mobiliteit maakt het voor mensen mogelijk om deel te nemen aan de maatschappij en zorgt voor sociale contacten. De regio Holland Rijnland heeft daarom een maatregelenpakket opgesteld.

Een belangrijk onderwerp dat terugkomt is de kans voor de fiets. Het fietsgebruik in de regio kan aanzienlijk groeien, voorwaarde is wel dat de fietsinfrastructuur direct, comfortabel, samenhangend en veilig is vormgegeven en de stallingscapaciteit op orde is. Verder ziet de regio een mogelijkheid om een aanzienlijke bijdrage te leveren aan verduurzaming van de mobiliteit, met schone, slimmer en andere mobiliteit.

De regio Holland Rijnland heeft drie speerpunten opgesteld om richting te geven aan de ambities:

- Het versterken van de regionale ontwikkelassen rond knooppunt Leiden Centraal
- Realiseren van toekomstbestendige, robuuste netwerken
- Benutten van kansen voor duurzame (keten)mobiliteit

Om dit tot een slagvaardige realisatiestrategie om te zetten heeft de regio een eerste stap gezet door het formuleren van een aantal sleutelprojecten en aansluiting te houden bij lopende projecten en initiatieven, zoals de aanleg van de Rijnlandroute.

K) Omgevingsagenda – Holland Rijnland

De Regionale Omgevingsagenda (ROA) Holland Rijnland is een gezamenlijk product van de gemeenten Alphen aan den Rijn, Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Oegstgeest, Voorschoten, Teylingen en Zoeterwoude.

De ROA bespreekt hoe op integrale wijze alle ruimte vragende functies een plek krijgen of waar keuzes gemaakt moeten worden. Het doel is om een sterke en toekomstbestendige regio te creëren. De belangrijkste speerpunten zijn:

- **Hoogwaardige en duurzame verstedelijking:** Het versterken van knooppunten is cruciaal, met investeringen in de OV-knoop Leiden als essentieel voor de ontwikkeling van Holland Rijnland.
- **Verduurzaming van het mobiliteitssysteem:** Het mobiliteitssysteem moet efficiënt en duurzaam zijn, met aandacht voor zowel bereikbaarheid als milieuvriendelijkheid.
- **Verbetering van oost-west verbindingen:** Dit omvat een frequentieverdubbeling van de treinlijn Utrecht-Alphen-Leiden, met een extra station bij Hazerswoude-Rijndijk, en een betere aansluiting van de N11 op de A12.
- **Grote woningbouwprojecten:** Binnen de provincie Zuid-Holland concentreert de grootschalige woningbouw zich rond haltes in de 'Oude Lijn' en binnen Holland Rijnland in locaties zoals Valkenhorst (Katwijk) en Rijnhaven-Oost (Alphen aan den Rijn).
- **Versterking van Alphen aan den Rijn:** Door de knooppunt- en centrumfunctie van Alphen aan den Rijn te versterken, kan de stad meer massa creëren en haar voorzieningencluster versterken, wat een positieve uitstraling heeft op de omliggende kernen.

L) Ruimte voor bedrijven in de economie 071

De 'Ruimte voor bedrijven in de Economie071' richt zich op het verbeteren van bedrijventerreinen binnen de regio, waaronder gemeenten zoals Leiden, Leiderdorp, Katwijk, Oegstgeest en anderen. Het doel is om bedrijventerreinen toekomstbestendig te maken en de balans tussen vraag en aanbod van ruimte voor bedrijvigheid te optimaliseren. Deze bedrijventerreinen huisvesten ruim een derde van de banen in de regio en zijn daarmee cruciale pijlers onder de huidige economie en samenleving binnen de Economie071-gemeenten.

De economie ondergaat aanzienlijke veranderingen, zoals de overgang van een lineaire naar een circulaire economie, de energietransitie, en brede verduurzaming (klimaatambities, robotisering en digitalisering). De vraag naar ruimte voor bedrijvigheid in Holland-Rijnland en de verschillende deelregio's, waaronder de Economie071-gemeenten, groeit sneller dan eerder voorspeld, terwijl het aanbod verder is opgedroogd. Tegelijkertijd staan er door de verstedelijkingsopgave verschillende transformaties van bedrijventerreinen naar woongebieden op de planning, waardoor er per saldo juist meer ruimte voor 'werken' dreigt te verdwijnen.

De gemeenten staan voor de uitdaging om de regionale economie vitaal en concurrerend te houden. Een aantrekkelijk vestigingsklimaat met voldoende en toekomstbestendige bedrijventerreinen is daarbij essentieel. Tot 2040 is er een geschatte vraag naar 100 hectare bedrijventerrein in de regio, waarvan 70 hectare voor uitbreiding en 30 hectare voor vervangingsvraag. De voorkeursvolgorde voor ontwikkeling is: hergebruik van bestaande terreinen, uitbreiding aansluitend aan stedelijk gebied, en nieuwe terreinen in landelijk gebied als laatste optie. Actief zoeken naar inbreidingslocaties en een goede samenwerking binnen de gemeenten in de regio is cruciaal. Daarnaast is een betere samenwerking tussen ondernemers en gemeentelijke betrokkenen van groot belang.

De gemeente Oegstgeest zal zelf actief op zoek moeten gaan naar inbreidingslocaties voor bedrijventerreinen. Verder is een goede samenwerking met buurgemeenten van groot belang voor een integrale aanpak om bedrijventerreinen niet alleen economisch, maar ook ruimtelijk en ecologisch optimaal te ontwikkelen.

2 Buurgemeenten

A) Leiden

De gemeente Leiden richt zich op een duurzaam, toegankelijk en veilig mobiliteitssysteem dat aansluit bij de groeiende stad en haar klimaatambities. De kernpunten van dit beleid zijn:

- **Duurzaamheid en Klimaatdoelen:** Leiden wil emissievrije mobiliteit bevorderen door het stimuleren van fietsen, wandelen en het gebruik van openbaar vervoer. Daarnaast wordt het autogebruik in de binnenstad verminderd en elektrisch vervoer gestimuleerd.
- **Bereikbaarheid en Doorstroming:** Om de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren, investeert Leiden in de infrastructuur voor fietsers en voetgangers. Slimme technologieën worden ingezet om verkeersstromen te optimaliseren en de doorstroming op belangrijke verkeersaders te verbeteren.
- **Veiligheid:** In Leiden richten ze zich op het aanpakken van verkeersonveilige locaties en het verbeteren van de verkeersveiligheid, met speciale aandacht voor kwetsbare groepen zoals ouderen en kinderen.
- **Ruimtelijke Integratie:** Leiden integreert mobiliteit en stedelijke ontwikkeling om ervoor te zorgen dat nieuwe woonwijken goed bereikbaar zijn. Dit betekent dat bij de planning van nieuwe gebieden rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid en de aansluiting op het bestaande mobiliteitsnetwerk.
- **Investerings en Samenwerking:** De stad werkt nauw samen met regionale partners en investeert in duurzame mobiliteitsoplossingen.

Leiden streeft naar een regionale afstemming van parkeervraagstukken om deze op grotere schaal aan te pakken. Dit biedt kansen voor samenwerking met Oegstgeest, waarbij gezamenlijke oplossingen kunnen worden ontwikkeld om de parkeersituatie in beide gemeenten te verbeteren.

B) Katwijk

De mobiliteitsvisie van de gemeente Katwijk richt zich op het verbeteren van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Deze visie speelt in op de groeiende mobiliteitsbehoefte en de uitdagingen van de toekomst.

Belangrijke onderdelen uit de mobiliteitsvisie van Katwijk die van invloed kunnen zijn op Oegstgeest zijn:

- **Bereikbaarheid:** De gemeente Katwijk wil de verbindingen binnen Katwijk, Valkenburg en Rijnsburg en met omliggende regio's verbeteren. Omdat Oegstgeest direct aansluit op de gemeente Katwijk, zijn deze verbindingen van groot belang. Een betere bereikbaarheid tussen de gemeenten kan de mobiliteit en economische samenwerking in de regio versterken.
- **Elektrische en Gedeelde Mobiliteit:** Katwijk zet in op de integratie van elektrische en gedeelde mobiliteit in het mobiliteitssysteem. Dit biedt kansen voor samenwerking met Oegstgeest om elektrische mobiliteit en gedeelde mobiliteit op regionaal niveau te stimuleren.

C) Teylingen

Het mobiliteitsplan van de gemeente Teylingen richt zich op het creëren van een leefbare, veilige en bereikbare gemeente, zowel nu als in de toekomst. Dit plan vertaalt de ambities uit de mobiliteitsvisie naar concrete maatregelen en projecten. Belangrijke onderdelen van het mobiliteitsplan die relevant kunnen zijn voor Oegstgeest zijn:

- Verkeersveiligheid: Teylingen zet sterk in op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit omvat het aanpakken van verkeersonveilige locaties en het nemen van maatregelen om de veiligheid voor alle weggebruikers te verhogen, met speciale aandacht voor voetgangers en fietsers.
- Duurzame Vervoerswijzen: De gemeente stimuleert het gebruik van duurzame vervoerswijzen zoals fietsen en openbaar vervoer. Er worden projecten uitgevoerd om de fietsinfrastructuur te verbeteren en het gebruik van openbaar vervoer te bevorderen.
- Bereikbaarheid: Teylingen werkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid door het optimaliseren van verkeersstromen en het verbeteren van de infrastructuur voor zowel auto- als vrachtverkeer.
- Parkeren: Het mobiliteitsplan bevat ook maatregelen voor het parkeerbeleid. Er wordt gestreefd naar een betere organisatie van parkeervoorzieningen om de leefbaarheid in woonwijken te verbeteren en de druk op parkeerplaatsen te verminderen.

3 Gemeentelijk beleid

A) Omgevingsvisie (2023)

De omgevingsvisie van de gemeente Oegstgeest, getiteld "Oog voor historie, oog voor ontwikkeling," biedt een breed kader voor de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving. De volgende ambities die betrekking hebben op het mobiliteitsbeleid zijn opgenomen in de Omgevingsvisie:

Ambitie 1: Erfgoed, groen en water verbonden

- Beleid tot behoud van groen omzetten in acties: landgoederen met elkaar verbinden, op plekken waar kansen zijn de groenstructuren versterken, durven kiezen voor groen.
- Een gezond woonklimaat genereren waar erfgoed en groenblauwe structuren onderdeel van zijn.

Ambitie 2: Verbonden in integrale gebiedsontwikkelingen

- Realiseren van de woningbouwopgave passend bij de behoeften van onze huidige en toekomstige inwoners (type woningen, categorieën en doelgroepen).
- Het voorzieningenniveau aansluiten op lokale veranderende behoeften door bij woningbouwlocaties te kijken hoe deze ontwikkeld kunnen worden voor bepaalde doelgroepen.
- Een gebiedsvisie voor het centrum Lange Voort maken waarin keuzes worden gemaakt ten aanzien van programmering (wonen, verduurzaming bestaande woningvoorraad) voorzieningen, groen, ruimtelijke kwaliteit).

Ambitie 3: Verbonden met de toekomst

- Energietransitie vanuit verschillende invalshoeken (vraag reduceren en aanbod verduurzamen) en vanuit diverse aanpakken (top-down en bottom-up) benaderen. Klimaatneutraal in 2050.
- Inzicht verkrijgen in de ruimtevraag van de benodigde energie-infrastructuur, zowel boven-als ondergronds om Oegstgeest toekomstbestendig te maken.
- Cross-sectorale samenwerking opzetten om integrale keuzes te maken over de kwaliteit en verduurzaming van de leefomgeving.
- Mobiliteitssystemen optimaliseren en verduurzamen door onder andere gemeente-overstijgende aanpak, waaronder beleid voor elektrische laadinfrastructuur (voor auto's en fietsen).

Ambitie 4: Verbonden met elkaar

- De aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat integraal benaderen door onder andere kwaliteit te borgen op het gebied van bereikbaarheid, bedrijvigheid en afstemming tussen vraag en aanbod.
- Een gezonde leefomgeving ontwikkelen waarbij gekeken wordt naar zowel de fysieke (beweging, luchtkwaliteit, omgevingsgeluid, toegankelijkheid en nabijheid van nodige voorzieningen) als de sociale gezondheid (sociale interactie, cohesie, veiligheid).

- Voorzieningen en faciliteiten afstemmen op behoeftes van inwoners. Bereikbare voorzieningen en toegankelijke openbare ruimte. 9/49
- Ook regionale samenwerking met onder meer de directe buurgemeenten is een must.

B) Mobiliteitsplan 2017-2027

Het 'Mobiliteitsplan Oegstgeest 2017-2027' beschrijft het beleid op het gebied van mobiliteit. De belangrijkste doelen zijn:

- **Verkeersveiligheid:** Oegstgeest streeft naar een verkeersveilige omgeving, zowel objectief als subjectief. Dit wordt bereikt door het principe 'Duurzaam Veilig' toe te passen voor het categoriseren van wegen en het realiseren van een bijpassende vormgeving van het wegennet.
- **Bereikbaarheid:** Woon-, werk- en winkellocaties moeten vlot en betrouwbaar bereikbaar zijn voor zowel (vracht)auto als fiets. De hoofdstructuren voor fiets, auto en bus zijn goed bereikbaar, aantrekkelijk en stromen goed door. Het openbaar vervoer is goed toegerust om duurzame mobiliteit te ondersteunen.
- **Leefbaarheid:** De gemeente stimuleert en faciliteert het gebruik van fietsen en andere duurzame vervoerswijzen, evenals verplaatsingen te voet. Bevoorrading met grote vrachtwagens in woongebieden wordt zoveel mogelijk geweerd door te werken met pick-up points en venstertijden. Scholen en sportomgevingen moeten veilig zijn, met herkenbare parkeervoorzieningen, vooral bij scholen.

De drie hoofddoelen conflicteren, een keuze is noodzakelijk. De volgende belangrijke uitgangspunten zijn gemaakt:

1. De bestaande hoofdstructuur behouden en kruispunten op de hoofdstructuur zo inrichten dat de verkeersveiligheid verbetert.
2. Vormgeving van wegen aanpassen aan hun functie conform het principe 'Duurzaam Veilig' en het fietsnetwerk optimaliseren.
3. Openbaar vervoer afstemmen op twee hoofddoelgroepen: verbindend OV via de snelle routes op hoofdwegen laten rijden en een systeem faciliteren voor mensen met een mobiliteitsbeperking.
4. In bestaande woonbuurten met een parkeerdruk tot 95% een afstand van 100 m. van de parkeerplek tot de woning accepteren. Bij een parkeerdruk gelijk aan of hoger dan 95% een afstand van 150 m. accepteren. Een stelsel van parkeernormen opstellen voor nieuwe ontwikkelingen en geen parkeermaatregelen nemen met uitzondering van blauwe zones bij winkelcentra

Dit voorliggend Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid is een doorkoppeling van het Mobiliteitsplan 2017 - 2027.

C) Coalitieakkoord, Zorgen voor Oegstgeest 2022 – 2026

In het coalitieakkoord ligt de focus op het verbeteren van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid, die nauw met elkaar verbonden zijn.

In het coalitieakkoord staat de ambitie om de bereikbaarheid te verbeteren door het aantal niet-noodzakelijke autobewegingen te beperken en alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken. Dit omvat:

- Verbetering van wandel- en fietsroutes.
- Beter openbaar vervoer in frequentie, rechtstreeksheid en reistijd, in samenwerking met regio, provincie en reizigersorganisatie Rover.
- Faciliteren van initiatieven zoals e-autodelen.
- Bevoorrading met grote vrachtwagens in woongebieden zoveel mogelijk weren, bijvoorbeeld door pick-up points en venstertijden.

De ambitie om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt behaald door de maximumsnelheid te verlagen (30 km/uur als norm) en knelpunten op te lossen, met extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Verder worden in het coalitieakkoord enkele maatregelen genoemd om de leefbaarheid te verbeteren. De geluidsoverlast van de A44 en doorgaande wegen door Oegstgeest is toegenomen en kan verder toenemen door de Rijnlandroute. Acties vanuit het akkoord omvatten:

- Vermindering van geluidsoverlast van gemeentelijke wegen.
- Samenwerking met regio, provincie en Rijkswaterstaat om geluidsoverlast te monitoren en verminderen.

D) Parkeernota 2021

Bij het opstellen van de parkeernota is ook een parkeeronderzoek uitgevoerd om een beeld te krijgen van de parkeerdruk. De parkeernormen die gepresenteerd zijn in de parkeernota komen overeen met het gemiddelde van de actuele CROW-richtlijnen.

Naast het plaatsen van laadpalen binnen een straal van 200 meter zet de gemeente zich in om, samen met onder meer de netbeheerder, geschikte locaties te zoeken voor geconcentreerde (snel)laadvoorzieningen. Ook oppert de parkeernota om te onderzoeken of de bestaande openbare parkeerterreinen voor vrachtwagens aan de Apollolaan en Almondeweg opgeheven kunnen worden of dat daarvoor een alternatieve locatie kan worden gevonden.

Verder wordt benoemd dat bij een bezettingsgraad onder 65% overwogen kan worden om parkeerplaatsen op te heffen ten behoeve van het vergroenen. In de parkeernota wordt ook benoemd dat langs 50 km/uur wegen geen nieuwe parkeerplaatsen direct langs de rijbaan aangelegd worden.

E) Laadvisie Oegstgeest (2023)

De visie 'Infrastructuur voor elektrisch rijden' kan gezien worden als een deelsluitwerking van de parkeernota. De laadvisie van de gemeente Oegstgeest richt zich op het uitbreiden en verbeteren van de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. De gemeente heeft als doel om het aantal laadpalen aanzienlijk te vergroten om te voldoen aan de groeiende vraag naar laadpunten. Door deze verbeteringen wil de gemeente het gebruik van elektrische voertuigen stimuleren. Daarnaast werkt de gemeente samen met verschillende aanbieders om de plaatsing en het beheer van laadpalen efficiënt te organiseren.

F) Beleidsplan Groen en Water (2022-2031)

Het Beleidsplan Groen & Water van de gemeente Oegstgeest richt zich op het versterken en verbinden van groengebieden en waterstructuren binnen de gemeente. Het plan heeft als doel de kwaliteit van het groen en de oevers te verbeteren, met aandacht voor klimaatverandering, biodiversiteit en leefbaarheid.

Dit wordt gerealiseerd door het creëren van een robuust en gevarieerd raamwerk van groene en blauwe structuren dat:

- Zorgt voor een zowel groene als waterrijke, aantrekkelijke leefomgeving in alle wijken die uitnodigt voor ontspannende activiteiten en spontane ontmoetingen.
- Ruimte en verbindingsmogelijkheden biedt voor een variatie aan gebiedseigen planten en dieren.
- Zorgt voor het opvangen en vasthouden van regenwater en verkoeling biedt bij hoge temperaturen.
- Bijdraagt aan de identiteit en het eigen groen-blauwe karakter van Oegstgeest. De historische landgoederen en waterlopen, fraai aangelegde parken en monumentaal groen zijn daarin het belangrijkste.

G) Klimaatadaptatiestrategie 2023 – 2028

De Klimaatadaptatiestrategie van de gemeente Oegstgeest richt zich op het aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering en het verminderen van wateroverlast, hittestress, droogte en overstromingsrisico's. Het doel is om Oegstgeest tegen 2050 klimaatadaptief en waterrobuust te maken.

Belangrijke maatregelen binnen deze strategie zijn het vergroten van groen in openbare ruimtes en tuinen, het stimuleren van groene daken en het opvangen van hemelwater. De gemeente werkt samen met in-

woners, andere overheden, organisaties en bedrijven om deze doelen te bereiken en een duurzame leefomgeving te creëren.

H) De toekomst is nu: Duurzaam Oegstgeest (2017)

Het document "De Toekomst is Nu: Duurzaam Oegstgeest" schetst de visie van de gemeente op duurzaamheid en bevat plannen en ambities voor de toekomst. Het richt zich op verschillende thema's zoals klimaatverandering, biodiversiteit, energietransitie en circulaire economie.

De gemeente streeft ernaar om Oegstgeest duurzamer te maken door de energietransitie te versnellen, klimaatadaptieve maatregelen te nemen en de groene en blauwe structuren in de gemeente te versterken. Deze initiatieven dragen bij aan een leefbare en toekomstbestendige omgeving voor alle inwoners.

I) Impuls Duurzaam Oegstgeest (2018)

Het document "Impuls Duurzaam Oegstgeest," vastgesteld in december 2018, richt zich op het versnellen van de energietransitie, klimaatadaptatie en de circulaire economie in de gemeente Oegstgeest. Het bevat concrete maatregelen en tussendoelen om de duurzaamheid van de gemeente te verbeteren.

Belangrijke thema's zijn energiebesparing, het vergroten van de biodiversiteit, en het stimuleren van een lerende organisatie en samenleving. Door deze initiatieven streeft de gemeente naar een duurzame en toekomstbestendige leefomgeving voor alle inwoners.

J) Leidraad voor Participatie (2020)

De gemeente Oegstgeest heeft een participatiebeleid ontwikkeld om inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden actief te betrekken bij beleidsvorming en projecten. Het participatiebeleid heeft als doel transparantie, inclusiviteit en draagvlak te bevorderen. Het benadrukt het belang van vroegtijdige betrokkenheid van belanghebbenden bij beleidsvoorbereiding en beleidskeuzes. De gemeente streeft naar een proces dat voor iedereen te volgen is (transparant), formele en informele steun heeft (legitiem) en alle belangen betreft, inclusief minderheidsposities (inclusief)

Bij de uitvoering van participatie gelden enkele belangrijke spelregels:

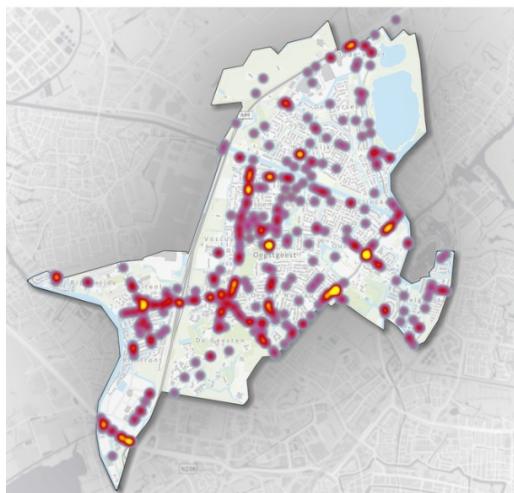
- **Draagvlak creëren:** Initiatiefnemers moeten participeren om draagvlak te verkrijgen en rekening houden met de belangen van betrokkenen.
- **Vroegtijdige participatie:** Participatie vindt bij voorkeur plaats vóór het aanvragen van een omgevingsvergunning.
- **Eigenaarschap:** De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het participatieproces en bepaalt met wie en hoe er geparticipeerd wordt.
- **Tijd en ruimte:** Er moet voldoende tijd en ruimte zijn voor participatie, en de betrokkenen moeten duidelijk geïnformeerd worden over het proces.

Bijlage III Geregistreerde ongevallen

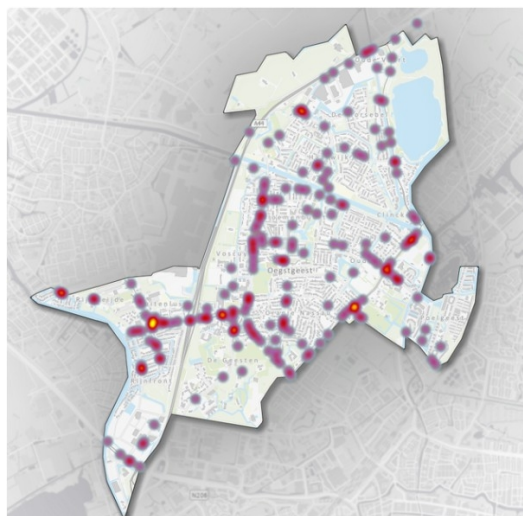
1

Inwoners en bezoekers verplaatsen zich op verschillende manieren door Oegstgeest. Gelukkig gaat dit vaak op een veilige manier, maar ook hier vinden er ongevallen in het verkeer plaats. In de periode 2014-2024 hebben in de hele gemeente Oegstgeest (uitgezonderd de Rijkswegen) 907 ongevallen plaatsgevonden (gebaseerd op de database van VIA). In deze tien jaar waren er:

- 0 dodelijke ongevallen;
- 362 letselongevallen;
- 545 ongevallen met Uitsluitend Materiële Schade (UMS);



Figuur A2-1: Ongevallen in Oegstgeest



Figuur A2-2: Letsel ongevallen in Oegstgeest

Onderstaande grafiek toont het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal.



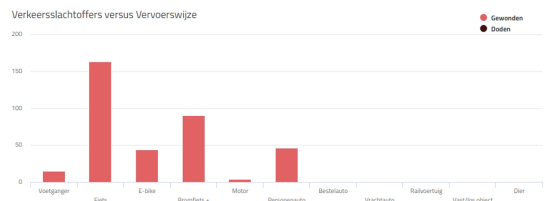
Figuur A2-3: Aantal verkeersslachtoffers per kwartaal

In de onderstaande grafiek staan de slachtoffers weergegeven, uitgesplitst naar leeftijd. Deze grafiek suggereert dat met name de jongeren (tussen 15 en 20 jaar) en 50-plussers vaker in de statistieken voorkomen, maar de absolute aantallen blijven relatief laag om daar al te harde uitspraken over te kunnen doen. Dit komt overeen met het landelijke beeld.



Figuur A2-4: Aantal verkeersslachtoffers naar leeftijd

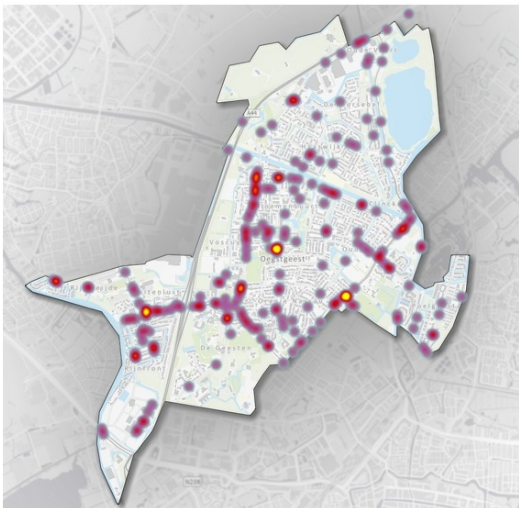
De onderstaande grafiek toont dat het grootste deel van de slachtoffers zich verplaatsen met de fiets en bromfiets.



Figuur A2-4: Aantal verkeersslachtoffers naar vervoerswijze

	Binnen de kom	Buiten de kom
Voetganger	21	1
Fietser	253	26
Bromfiets	145	22
Motor	9	4
Personenauto	477	71
Bestelauto	58	6
Vrachtauto	34	12

Bijlage A2-1: Overzicht partijen bibeko/ bubeko



Figuur A2-5: Ongevallen met (elektrische) fiets in Oegstgeest

Verdeling ongevallen bibeko/bubeko:

- Binnen: 713
- Buiten: 111
- Niet ingevuld: 83

Bijlage IV BLIQ-rapportage

1

In de BLIQ verkeersveiligheidsrapportage over de periode 2020-2024 zijn de verkeersveiligheidsrisico's en ongevallenlocaties geïnventariseerd. Daaruit blijkt dat in die periode er 592 verkeersongevallen geregistreerd zijn met in totaal 307 gewonden. Hierbij zijn procentueel veel (elektrische) fietsers gewond geraakt, in totaal ca. 170 keer. Daarnaast zijn ook nog een aantal gewonden gevallen onder de overige kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en bromfietzers, ca 70 keer.

De BLIQ verkeersveiligheidsrapportage maakt ook een vertaling naar wegvakken en kruispunten waar risicoscores worden bedeed aan wegvakken of kruispunten met een hoge ongevalsscore en hoge snelheidsscores. Hieruit is een top 10 te maken voor wegvakken en kruispunten, die in figuur A3-1 op kaart is weergegeven.



Figuur A3-1: Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor trajecten en kruispunten

BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage 2020-2024

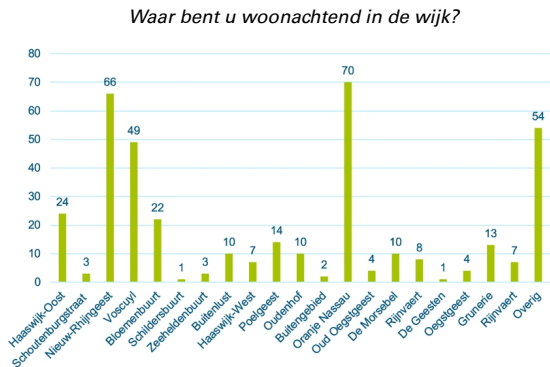
Bijlage V Participatie

Aan bewoner, ondernemer of reiziger het gebied is gevraagd mee te denken. Dit was mogelijk van 5 december 2024 tot en met zondag 12 januari 2025. De resultaten van de enquête vind je in deze bijlage.

[Gereserveerd]

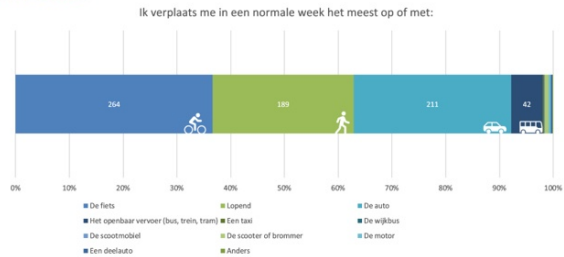
Algemene informatie

Leeftijd	Aantal	%
0 - 9 jaar	0	0%
10 - 19 jaar	0	0%
20 - 29 jaar	10	3%
30 - 39 jaar	64	19.57%
40 - 49 jaar	82	25.08%
50 - 59 jaar	67	20.49%
60 - 69 jaar	52	15.90%
70 - 79 jaar	45	13.76%
80 - 89 jaar	6	1.83%
90 - 98 jaar	1	0.31%
90 jaar en ouder	0	0%
Zeg ik liever niet	0	0%
Totaal	382	100%

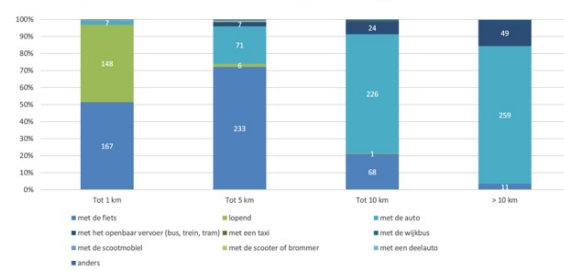


1 Vraag 1: Verplaatsen

Hoe verplaatst u zich in een normale week het meeste?

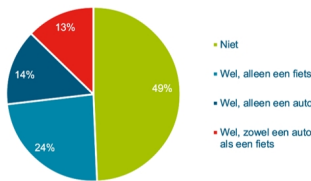


Hoe reist u vooral naar bestemmingen?

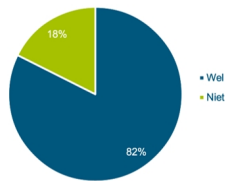


2 Vraag 2: Vervoersmiddelen en parkeren

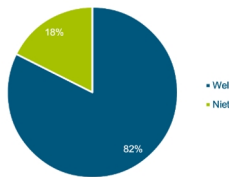
De voertuigen die ik gebruik zijn wel/niet elektrisch aangedreven:



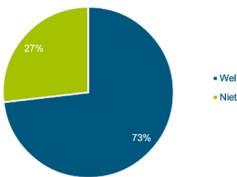
Bij het plannen van mijn reis denk ik wel/niet na over welke vervoerswijze:



Als ik met de fiets/bakfiets/ebike/etc ben kan ik wel/niet makkelijk mijn fiets parkeren:

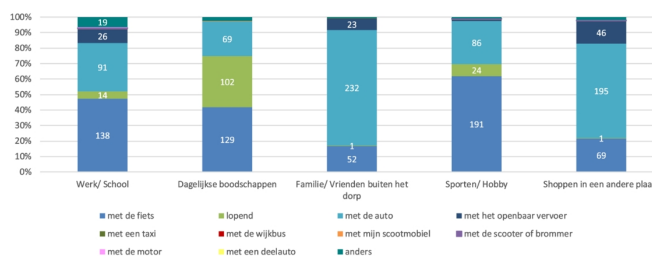


Als ik met de auto ben vind ik wel/niet makkelijk een parkeerplaats:



Vervoersmiddelen voor verschillende activiteiten

Kies het vervoermiddel dat u gebruikt in de volgende gevallen:



3 Vraag 3: Hoe beoordeelt u de huidige bereikbaarheid van woon-, werk- en winkellocaties in Oegstgeest?

Openbaar Vervoer

Veel bewoners geven aan dat de frequentie en betrouwbaarheid van de busdiensten te wensen overlaat. Er zijn klachten over bussen die te weinig rijden, vooral in het weekend, en over bussen die niet op tijd komen. Daarnaast wordt de route van de bussen als onhandig ervaren, omdat deze vaak langs de rand van het dorp rijden en niet goed aansluiten op de behoeften van de bewoners. Het comfort en de kosten van het openbaar vervoer worden ook als nadelen genoemd, met opmerkingen dat de bus vaak duur en oncomfortabel is.

Fietsvoorzieningen

De kwaliteit van fietspaden en voetpaden wordt vaak genoemd als een probleem. Veel paden zijn hobbelig, slecht onderhouden, en onveilig. Er is een duidelijke behoefte aan gescheiden fietspaden en beter onderhouden voetpaden. Daarnaast is er een tekort aan veilige parkeerplaatsen voor fietsen, vooral bij winkelcentra.

Parkeermogelijkheden

Parkeren is een veelvoorkomend probleem, vooral rondom winkelgebieden zoals Lange Voort en Kempenerstraat. Bewoners geven aan dat er vaak te weinig parkeerplaatsen zijn, wat leidt tot gevaarlijke situaties en overlast. In woonwijken is het ook moeilijk om parkeerplaatsen te vinden, vooral in straten waar veel bezoekers of werknemers parkeren. Specifieke locaties zoals de Schoutenburgstraat worden genoemd als knelpunten. Voorbeelden van gevaarlijke situaties zijn bij Scholen (GDT), woonwijken waar kinderen op straat spelen. Daarnaast is er een tekort aan fietsparkeerplaatsen waardoor fietsers op de stoep moeten parkeren (Kempenerstraat). Dat dwingt voetgangers om op de weg te lopen. Het is daarnaast ook druk bij winkelcentra met auto's op zoek naar een parkeerplaats.

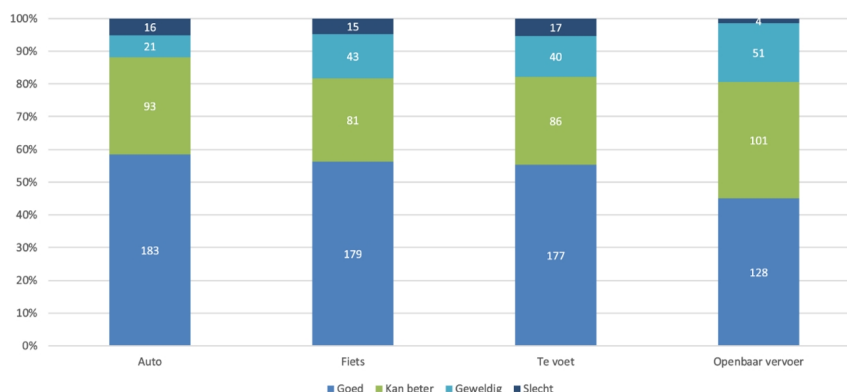
Voetgangersvoorzieningen

Veel bewoners klagen over de smalle en slecht onderhouden stoepen, die vaak worden geblokkeerd door bomen, wortels en heggen. Dit maakt het moeilijk voor voetgangers, vooral voor mensen met kinderwagens, rollators of rolstoelen, om zich veilig te verplaatsen. Er zijn ook klachten over voetpaden die plotseling ophouden en over auto's die op de stoep parkeren.

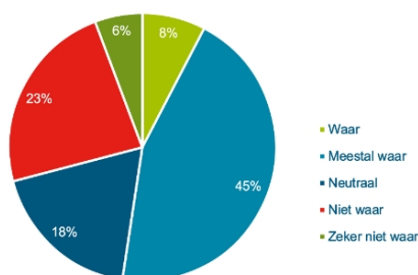
Verkeersveiligheid en Infrastructuur

De verkeersveiligheid en infrastructuur worden als problematisch ervaren. Rotondes en kruispunten worden als gevaarlijk en onoverzichtelijk beschreven. Er zijn ook klachten over te hard rijden en onduidelijke voorrangregels. Bewoners geven aan dat de infrastructuur verbeterd moet worden om de veiligheid te vergroten, bijvoorbeeld door betere duiding op de weg en het vernieuwen van fietspaden en stoepen.

Hoe beoordeelt u de huidige bereikbaarheid van woon-, werk- en winkellocaties in Oegstgeest?



Ik voel mij als verkeersdeelnemer (autorijder, fietser, voetganger) veilig als ik mij verplaats door Oegstgeest



4 Vraag 4: Welke maatregelen zouden genomen moeten worden om de verkeersveiligheid te verbeteren?

Infrastructuurverbeteringen

Bewoners benadrukken de noodzaak van betere en veiligere infrastructuur. Veel reacties wijzen op slecht verlichte fietspaden en scheve of losse tegels op voetpaden. Er is ook veel kritiek op de veiligheid van rotondes en kruispunten, met specifieke locaties zoals de rotonde bij Poelgeest en het kruispunt bij Rijnsburgerweg/Rijnzichtweg die als gevaarlijk worden beschouwd. Daarnaast vragen bewoners om beter verlichte en zichtbare zebrapaden, zoals op de Geversstraat ter hoogte van Terweeweg.

Verkeershandhaving

Er is een sterke roep om strengere handhaving van snelheidslimieten, vooral in woonwijken. Bewoners willen dat overal in de bebouwde kom een snelheidslimiet van 30 km/uur wordt gehanteerd en dat er snelheidscontroles worden uitgevoerd, bijvoorbeeld bij de kruising Indische buurt richting Rijnsburg. Daarnaast vragen bewoners om betere controle op fietsverlichting en de zichtbaarheid van weggebruikers.

Educatie en bewustwording

Bewoners suggereren campagnes en educatie om verkeersregels beter na te leven en veilig verkeersgedrag te bevorderen. Er is behoefte aan meer bewustwording over verkeersveiligheid, met suggesties zoals het stimuleren van het gebruik van richtingaanwijzers en het aanpakken van fietsers die afgeleid zijn door koptelefoons of telefoons. Ook wordt er gepleit voor meer betrokkenheid van gemeenteleden bij het ervaren van verkeerssituaties in het dorp.

Verkeersremmende maatregelen

Bewoners willen maatregelen die de snelheid van het verkeer verminderen, zoals het plaatsen van drempels en wegversmallingen. Specifieke locaties zoals de Kennedylaan worden genoemd voor meer drempels. Er is ook vraag naar meer verkeerslichten en rotondes om de verkeersstroom te reguleren, bijvoorbeeld bij de oversteek van de fietsbrug naar de Jenaplanschool en de kruising Lange Voort-Irislaan.

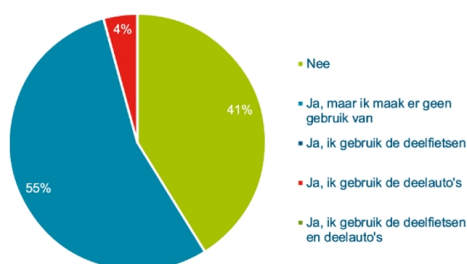
Parkeerbeheer

Er is behoefte aan strengere parkeerregels en betere parkeerfaciliteiten om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bewoners vragen om parkeerverboden rondom scholen tijdens spitsuren en beperkingen van parkeergelegenheid bij winkelcentra. Daarnaast wordt er gepleit voor aparte parkeerplaatsen voor bakfietsen en betere parkeerfaciliteiten bij sportvelden.

Openbare verlichting

Bewoners vragen om betere straatverlichting om de zichtbaarheid en veiligheid te vergroten. Specifieke suggesties zijn onder andere betere verlichting bij zebrapaden en meer straatverlichting in woonwijken.

Bent u bekend met deelauto's en/ of deelfietsen in Oegstgeest en zo ja, maakt u hier gebruik van?



5 Vraag 5: Welke ideeën zouden volgens u de duurzame mobiliteit (zoals fietsen en lopen in Oegstgeest kunnen stimuleren?

Verbetering van fietspaden en voetpaden

Veel bewoners hebben aangegeven dat de fietspaden en voetpaden verbeterd moeten worden. Dit omvat het egaliseren van fietspaden, betere verlichting, en het verbeteren van de veiligheid bij kruispunten. Voorbeelden zijn het verwijderen van oneffenheden in het wegdek en het verbeteren van de zichtbaarheid bij hoeken door het parkeren op hoeken te verbieden.

Verkeersveiligheid

Een ander belangrijk thema is de verkeersveiligheid. Bewoners willen meer veilige oversteekplaatsen, betere handhaving van verkeersregels, en een verlaging van de maximumsnelheid in bepaalde gebieden. Voorbeelden zijn het aanleggen van zebrapaden en het verhogen van de verkeersveiligheid rondom scholen.

Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid is ook een veelbesproken onderwerp. Bewoners suggereren betaald parkeren, het inperken van parkeerplaatsen om deelauto's aantrekkelijker te maken, en meer parkeerplekken voor bakfietsen. Dit zou helpen om het autogebruik te verminderen en duurzame mobiliteit te stimuleren.

Openbaar vervoer

Verbeteringen in het openbaar vervoer worden ook vaak genoemd. Bewoners willen frequenter openbaar vervoer, betere verbindingen naar omliggende gebieden, en een echte OV-aansluiting voor bepaalde wijken. Dit zou het gebruik van openbaar vervoer aantrekkelijker maken en het autogebruik verminderen.

Deelfietsen en deelauto's

Er is ook interesse in deelfietsen en deelauto's. Bewoners willen meer locaties voor deelfietsen en deelauto's, en een toegankelijk systeem voor het gebruik ervan. Dit zou helpen om het autogebruik te verminderen en duurzame mobiliteit te stimuleren.

Bewustwordingscampagnes

Sommige bewoners suggereren bewustwordingscampagnes om mensen te informeren over de voordelen van duurzame mobiliteit. Dit kan bijvoorbeeld door te laten zien hoeveel geld men kan besparen door kleine ritjes met de auto te vermijden, of door ludieke acties zoals het uitdelen van fruit aan fietsers.

Groenvoorzieningen

Tot slot willen bewoners meer groenvoorzieningen, zoals groene wandelpaden en meer groen in de buurt. Dit zou het wandelen en fietsen aantrekkelijker maken en bijdragen aan een betere leefomgeving.

6 Vraag 7: Heeft u nog aanvullende opmerkingen/ervaringen met betrekking tot de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Oegstgeest?

Verkeersveiligheid:

De bewoners maken zich zorgen over de onveilige verkeerssituaties, vooral bij rotondes en slecht verlichte zebrapaden. Er is een dringende behoefte aan verbeteringen in de infrastructuur om ongelukken te voorkomen.

Snelheid en handhaving:

Veel bewoners klagen over te hard rijden en vragen om meer snelheidscontroles, vooral in woonwijken en op drukke wegen.

Parkeerproblemen:

Er zijn aanzienlijke problemen met parkeren, vooral in winkelgebieden en woonwijken. Bewoners suggereren oplossingen zoals parkeervergunningen en betaald parkeren.

Openbaar vervoer:

Er is een duidelijke vraag naar betere en directe busverbindingen, vooral naar nabijgelegen steden zoals Leiden en Den Haag. Daarnaast wordt er gevraagd naar meer investeringen in het OV.

Leefbaarheid en milieu:

Bewoners willen meer vuilnisbakken, betere geluids- en luchtvervuilingsmaatregelen, en voorzieningen zoals co-working spaces om de leefbaarheid te verbeteren.

Bijlage VI Modelresultaten

Bij een vergelijking van de verkeersintensiteiten tussen 2018 en 2040 zijn er geen bijzonder grote verschillen te zien. De grootste groei in intensiteiten zit op de ontsluitingswegen. Daarnaast zal er een aanzienlijke toename van het verkeer op de A44 zijn. Dit brengt een risico met zich mee voor de gemeente Oegstgeest, aangezien files op de A44 kunnen leiden tot extra drukte en sluipverkeer binnen de gemeentegrenzen.

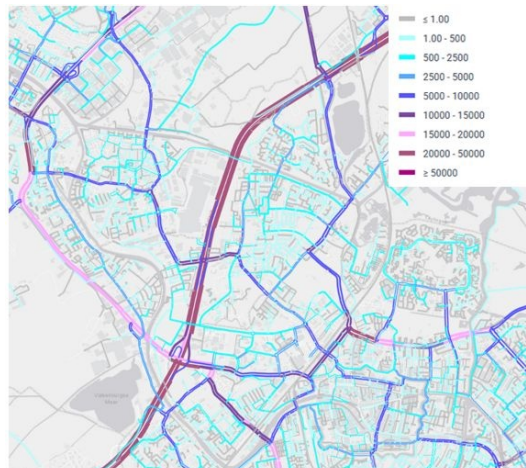


Fig. 5-1: MVT/etmaal basisjaar 2018 (mei 2024)

Figuur 5-1 en 5-2 tonen de verwachte aantal motorvoertuigen per etmaal op basis van het verkeersmodel Holland Rijnland (mei 2024).

Op de volgende pagina, figuur 5-3, is een verschilplot weergegeven. Hierin geven de groene lijnen aan dat er een toename verwacht wordt en de rode lijnen een afname van het aantal motorvoertuigen per etmaal.

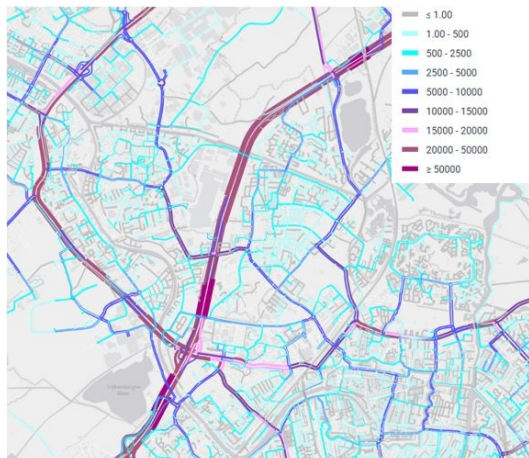


Fig. 5-2: MVT/etmaal Prognosejaar 2040 Max (Mei 2024)

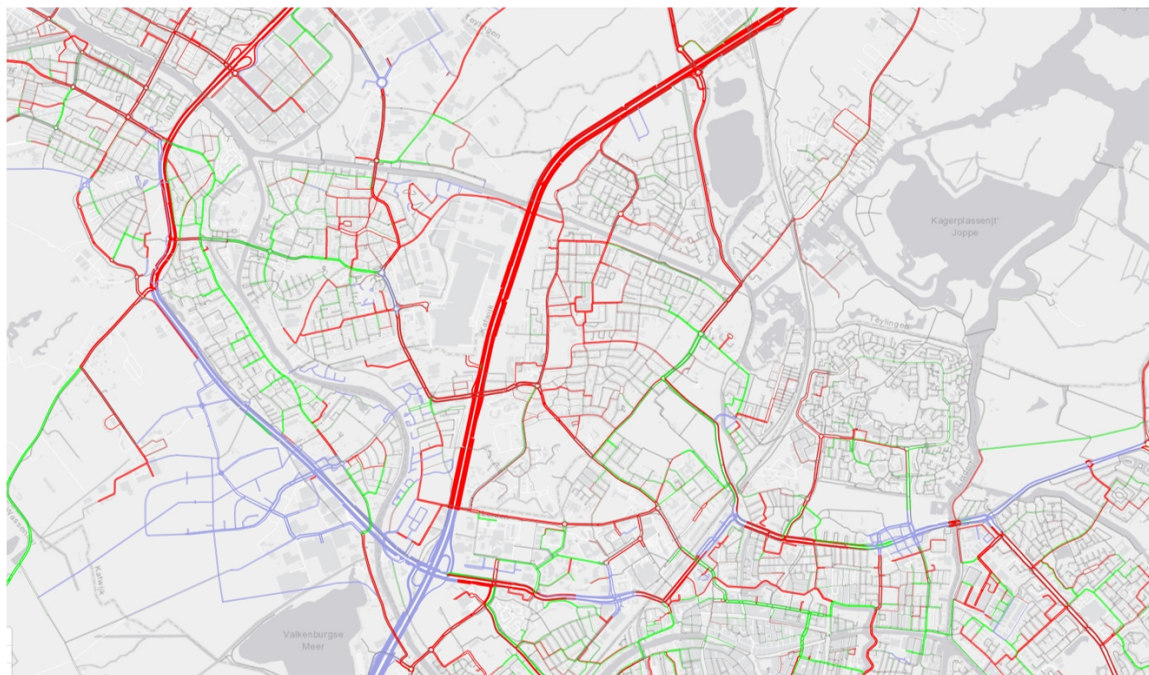


Fig. 5-3: Verschilplot verkeersmodel Holland Rijnland (mei 204) – Basisjaar 2018 en Prognosejaar 2040 Max

Vrachtverkeerintensiteiten

Op basis van de intensiteiten van het vrachtverkeer uit het verkeersmodel, zijn er een aantal belangrijke routes te identificeren voor het vrachtverkeer in de gemeente Oegstgeest. De A44 rijksweg speelt een cruciale rol als belangrijke route voor doorgaand vrachtverkeer. Een groot deel van dit verkeer rijdt door en komt niet in de gemeente zelf. Binnen de gemeente is de Rijnzichtweg echter een essentiële route, omdat deze de verbinding vormt met de A44. Deze weg faciliteert de toegang tot de snelweg en zorgt voor een efficiënte doorstroming van het vrachtverkeer binnen de gemeentegrenzen.



Fig. 5-4: zwaar vrachtverkeer per etmaal – Prognosejaar 2040 max

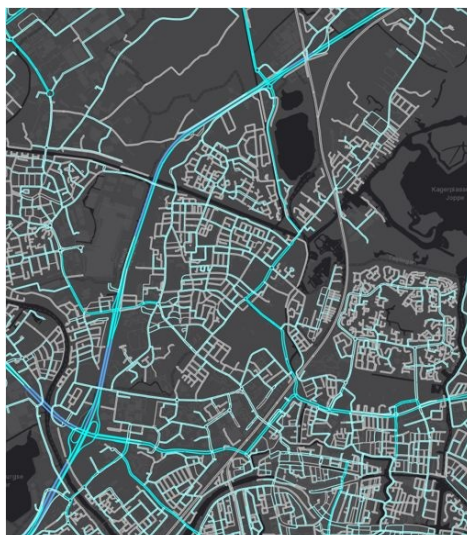


Fig. 5-5: middelzwaar vrachtverkeer per etmaal – Prognosejaar 2040 max

Bijlage VII Loop- en fietsafstanden (15 minuten)

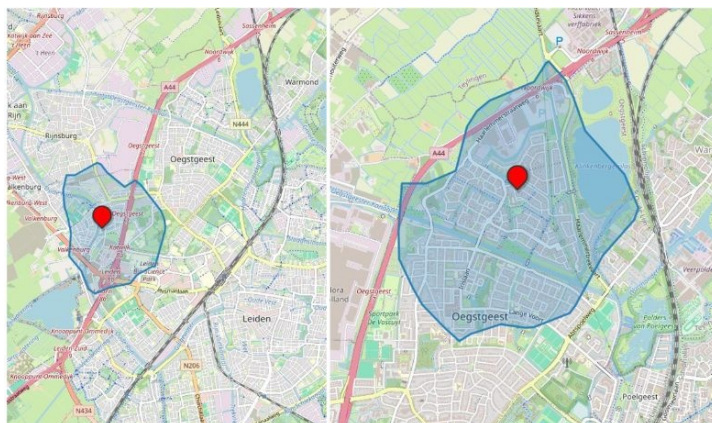


Fig. 6-1: Loopafstanden (15 minuten) vanaf willekeurige locaties in Oegstgeest

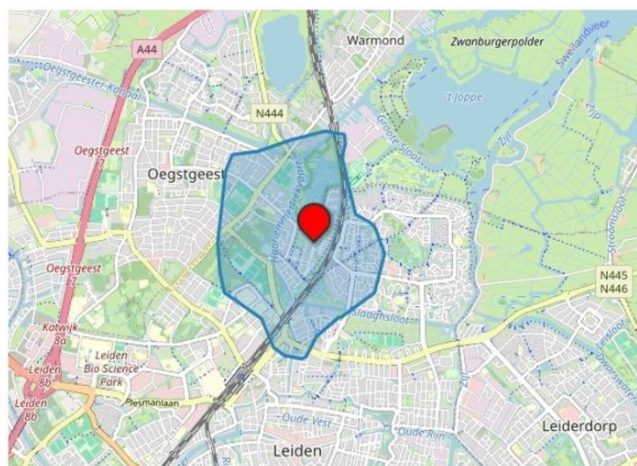
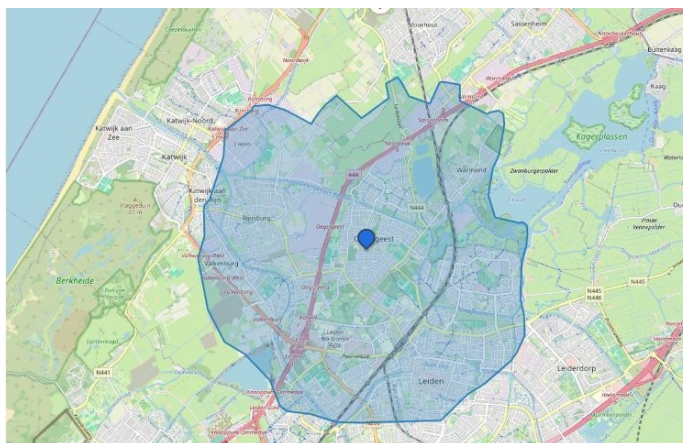


Fig. 6-2: Loopafstand (15 minuten) vanaf een willekeurige locatie in Oegstgeest



Figuur 6-3: Fietsafstand (15 minuten) vanaf een willekeurige locatie in Oegstgeest

Bijlage VIII Overzicht wegen herwaarderen GOW30

1 Rhijngeesterstraatweg

- Behouden eiken op zuidelijke deel van wegvak (eikenlaantje)
- Route vrachtverkeer
- Doorfietsroute 11A
- Hoofdnetwerk fiets
- Bus en haltes
- Binnen 200 meter van verschillende scholen
- Loopt langs zorgcentrum Marente
- Looproute vanaf Willibrordrotonde naar Lange Voort



2 Het 'eikenlaantje'



3 Endegeesterstraatweg

- Route vrachtverkeer
- Doorfietsroute 11A
- Hoofdnetwerk fiets
- Bus en haltes
- Binnen 200 meter van een school



4 Dorpsstraat

- Route vrachtverkeer
- Doorfietsroute 11A
- Hoofdnetwerk fiets
- Bus en haltes



5 President Kennedylaan

- Route vrachtverkeer
- Doorfietsroute 29B
- Secundair netwerk fiets
- Bus en haltes
- Looproute vanaf Lange Voort naar Jan Hendrik Oortbrug
- Binnen 200 meter van een school



6 Haaswijklaan

- Route vrachtverkeer
- Secundair netwerk fiets
- Bus en haltes
- Binnen 200 meter van een school



7 Haarlemmerstraatweg

- Doorfietsroute 11A
- Hoofdnetwerk fiets
- Wens recreatieroute voetgangers



8 Oude Rhijnhofweg

- Route vrachtverkeer
- Secundair netwerk fiets

